M. MORASSO

LA NUOVA ARMA
(LA MACCHINA)



N°. 92

PIC. BIBL. DI SCIENZE MOD.
FRATELLI BOCCA EDITORI

Piccola Biblioteca di Scienze Moderne

Eleganti volumi in-12°

1.	ZANOTTI-BIANCO. **In cielo.** Saggi di astronomia	L. 2,50
2.	CATHREIN. **Il Socialismo.** Suo valore teoretico e pratico. — (3ª edizione)	» 2 —
3.	BRÜCKE. **Bellezza e difetti del corpo umano.** — Con figure	» 2,50
4.	SERGI. **Arii e Italici.** Attorno all'Italia preistorica. — Con figure	» 3 —
5.	RIZZATTI. **Varietà di storia naturale.** — Con figure	» 5 —
6.	LOMBROSO. **Il problema della felicità**	» 3 —
7.	MORASSO. **Uomini e idee del domani. — L'egoarchia**	» 3,50
8.	KAUTSKY. **Le dottrine economiche di C. Marx.** - (Sequestrato)	» 3 —
9.	HUGUES. **Oceanografia**	» 3,50
10.	FRATI. **La donna italiana**	» 2 —
11.	ZANOTTI BIANCO. **Nel regno del sole**	» 2,50
12.	TROILO. **Il misticismo moderno**	» 3 —
13.	JERACE. **La ginnastica e l'arte greca.** — Con figure	» 3 —
14.	REVELLI. **Perchè si nasce maschi o femmine?**	» 2,50
15.	GROPPALI. **La genesi sociale del fenomeno scientifico**	» 2,50
16.	VECCHJ E D'ADDA. **La marina contemporanea.** — Con 90 fig.	» 5 —
17.	DE SANCTIS. **I sogni**	» 5 —
18.	DE LACY EVANS. **Come prolungare la vita**	» 3 —
19.	STRAFFORELLO. **Dopo la morte**	» 3 —
20.	LASSAR-COHN. **La chimica nella vita quotidiana.** — Con figure	» 4 —
21.	MACH. **Letture scientifiche**	» 3,50
22.	ANTONINI. **I precursori di Lombroso.** — Con figure	» 2,50
23.	TRIVERO. **La teoria dei bisogni**	» 2,50
24.	VITALI. **Il rinascimento educativo**	» 2 —
25.	DISA. **Le previsioni del tempo**	» 3 —
26.	TAROZZI. **La virtù contemporanea**	» 2 —
27.	STRAFFORELLO. **La scienza ricreativa**	» 3 —
28.	SERGI. **Decadenza delle nazioni latine**	» 4 —
29.	MASÈ-DARI. **M. T. Cicerone e le sue idee economiche e sociali**	» 4 —
30.	DE ROBERTO. **L'Arte**	» 2,50
31.	BACCIONI. **La vigilanza igienica degli alimenti.** — Con figure	» 4 —
32.	MARCHESINI. **Il simbolismo**	» 3,50
33.	NASELLI. **Meteorologia nautica**	» 2,50
34.	NICEFORO. **Italiani del nord e italiani del sud**	» 5 —
35.	ZOCCOLI. **Federico Nietzsche**	» 4 —
36.	LORIA. **Il capitalismo e la scienza**	» 3,50
37.	OSBORN. **Dai Greci a Darwin**	» 3,50
38.	CICCOTTI. **La guerra e la pace nel mondo antico**	» 3,50
39.	RASIUS. **Diritti e doveri della critica**	» 3 —
40.	SERGI. **La psiche nei fenomeni della vita**	» 2,50
41.	HENLE. **La vita e la coscienza.** — Con figure	» 3 —
42.	BACCIONI. **Nel regno del profumo**	» 2,50
43.	STRAFFORELLO. **Il progresso della scienza**	» 3 —
44.	MINUTILLI. **La Tripolitania.** — Con una carta	» 3,50

LA NUOVA ARMA

(LA MACCHINA)

M. MORASSO

LA NUOVA ARMA

(LA MACCHINA)



TORINO
FRATELLI BOCCA, EDITORI
MILANO - ROMA - FIRENZE
1905

Torino — Vincenzo Bona, Tipografo delle LL. MM. e dei RR. Principi. (9577)

PARTE PRIMA

Il ritmo della vita.

La progressione e l'equivalenza delle velocità.



La progressione delle velocità.

Io credo che se da una sfera superna un essere sovrumano gitta di quando in quando qualche sua occhiata divina e penetrante su questo nostro basso mondo deve rimanere stranamente stupito dallo spettacolo che invariabilmente gli si presenta dinanzi allo sguardo.

— Ma che fa quella buona gente? non si dà mai un istante di pace; corre, corre, trafelata e sempre più precipitosa, perchè? Per giungere ad ogni modo al punto di partenza! Per aggirarsi sempre nello stesso breve cerchio?

E se l'alto spirito contemplante è a conoscenza dei divertimenti delle persone agiate, non potrà fare a meno di ritenere che lo *sport* è la regola di ogni attività umana, e di paragonare la terra a una immensa pista ove si svolge una corsa furiosa interminabile a cui partecipa per causa dell'uomo ogni genere di cose e di viventi. Se l'eccelso spettatore avrà invece velleità letterarie penserà alla bufera dantesca, alla bufera infernale che mai non resta, ma or si trascina

con greve stanchezza, or si scaglia con impeto vorticoso assorbendo con sè tutto ciò che esiste.

Egli non vedrà infatti che una folla sterminata turbinante in un gorgo immane e cercante con ogni sforzo di affrettarne l'impulso. Gli sembrerà che per un certo tratto la rapidità della corsa si mantenga uniforme, così che quelli rimasti addietro possano riunirsi al gruppo principale dei concorrenti, poi scorgerà taluno che improvvisamente, provvisto di un nuovo ordegno, si lancierà in avanti, sorpasserà tutti, prenderà la testa e la terrà per alcuni giri, finchè a poco a poco i restanti, spronati e ringagliarditi, accelereranno l'andatura, lo raggiungeranno, e tutta la massa ruoterà ancora più velocemente.

E la mèta? Per quanto lontana, siccome il corso si fa sempre più veloce, dovrà pure essere raggiunta! Noi però non lo possiamo dire. Per ora avviene questo desolante prodigio. Sembra che la mèta di tanto si allontani di quanto si accresce la velocità degli inseguenti, e che questi istessi per uno sconosciuto e maligno potere la caccino, la sospingano innanzi a loro, come la loro ombra, talchè la distanza tra i corridori ansanti e sfrenati e la mèta sfuggente permane identica malgrado il precipitoso galoppo.

Sarà sempre così?

Prima di rispondere all'ardua domanda o di non rispondervi affatto, gioverà tradurre in linguaggio comune e in designazioni reali e concrete ciò che finora si è espresso mediante queste espressioni figurate e simboliche.

E la realtà è questa: che il moto che sta a base della vita e che è il modo con cui la vita si manifesta pare che rispetto all'uomo abbia assunto esclusivamente la forma della corsa, per non dire della fuga, regolato unicamente dalla legge di *far più presto*, e sia divenuto lo scopo supremo della vita istessa, quasi che il moto, invece di essere un mezzo, trovasse in sè il proprio appagamento. E cioè il moto non per compiere qualche cosa, il correre non per arrivare in un determinato punto, ma il moto per il moto, correre per correre sempre più in fretta.

Non è adunque soltanto per una immagine esplicativa che si è paragonato prima il mondo, con il suo mobile fardello di umanità, a una pista; in gran parte l'immagine corrisponde alla verità delle cose.

Quale è l'intento massimo dei partecipanti ad una gara sportiva che si svolge in una pista? Quello di correre il più velocemente possibile, di concentrare tutte le loro energie e le loro facoltà nell'accelerare la corsa per giungere primi all'arrivo. Ed eglino corrono, corrono e girano come se dovessero scampare a qualche terribile pericolo, per ottenere il solo scopo di giungere il più presto possibile colà donde sono partiti.

Or bene, è pur questo il quadro che ci offre oggi l'esplicarsi della attività umana. L'uomo moderno nella maggior parte delle sue azioni, persino in quelle relative alla intimità dei suoi affetti, sembra che non abbia altro di mira se non di far presto, di far tutto con la massima

rapidità, di compiere un affare nel minor tempo possibile per iniziarne un altro, di fare oggi in cinque minuti ciò che ieri faceva in dieci, di percorrere dieci chilometri nel tempo in cui prima ne percorreva cinque. Tale smania è generale e intensissima. La fretta è la preoccupazione che suscita le anime e tende le forze, come in altri tempi gli ideali più insigni. Se uno fa presto, un altro cerca di fare più presto ancora, e lo studio a cui ci si dedica con più fervore e con più vantaggio è quello di trovare nuovi sistemi e nuovi mezzi per accorciare il tempo impiegato nell'eseguire un qualsiasi atto.

Si può senza restrizioni concludere che il risparmio del tempo e l'abbreviazione dello spazio, il che non vuole sempre dire la diminuzione dello sforzo, stanno omai fra le supreme finalità della nostra esistenza.

Noi non abbiamo che a voltarci attorno per iscorgerne le prove. La casa istessa che noi abitiamo ne è già la prima testimonianza, con i suoi ascensori che in un attimo ci sollevano fino al tetto, con i suoi apparecchi di riscaldamento, di illuminazione che consentono di effettuare in pochi istanti le rispettive funzioni, con i suoi campanelli elettrici che sembrano bruschi richiami da ogni indugio, con i suoi apparecchi telefonici che sopprimono la distanza fra noi e molte delle persone con cui siamo in relazione, che aprono la nostra dimora immediatamente a tutte le voci del mondo.

E più della casa privata, individuale, ci pre-

sentano rilevanti questi caratteri le case destinate ad uso del pubblico, gli alberghi, gli uffici, le sedi dei giornali. Se dalla casa scendiamo poi nella strada, questa impressione di fretta, di rapidità, di ansia trafelata si fa ben più acuta. Consideriamo una delle strade principali di una grande città, un *boulevard* parigino, lo *Strand* a Londra, e per prima cosa rievochiamo con l'immaginazione l'aspetto della medesima strada cento anni fa, venti anni fa soltanto, il transito che allora vi si effettuava, e confrontiamo questa evocazione con quanto ci sta dinanzi agli occhi, con la corrente frettolosa, densa, irrequieta, brutale e fragorosa che oggi continuamente fino a tarda notte vi si avvicenda. La diversità è enorme; non solo la corsa della corrente stradale, da pochi anni a questa parte, è divenuta più veloce e complicata, ma ha cambiato, per così dire, di natura, talchè la vecchia strada è oggi irriconoscibile, e la nuova strada è tutt'altra cosa, è un altro organo adatto per diverse funzioni.

Adesso tutti corrono, tutti cercano di camminare, di compiere il loro tratto di strada nel minor tempo; la strada è esclusivamente un mezzo per recarsi da un punto ad un altro in cui il nostro interesse, il nostro piacere, la nostra illusione ci chiamano, mezzo quindi che deve assorbire la minima quantità di tempo; il viandante non si trova più nella strada per il gusto di esserci, non si trova più nella strada disoccupato, ma sempre per uno scopo da raggiungere e per cui la strada non è che un tramite; egli corre

quindi e non passeggia più, corre preoccupato, cercando di sorpassare gli altri, e del resto se anche egli si volesse trattenere a contemplare o a cianciare, la folla che gli urge alle spalle non glielo concederebbe, e sarebbe travolto o sarebbe violentemente gittato da parte.

Ecco perchè la strada moderna ha funzioni differenti da quelle della strada antica; questa pure era mezzo di passaggio, ma era più luogo di ritrovo, luogo di convegno e di passeggio; la prima invece ha cessato del tutto di essere un passeggio e un ritrovo, ed è diventata esclusivamente mezzo di transito, è un viadotto, è una rotaia su cui assiduamente trascorre il fiotto indefesso della vita moderna, è una massa in movimento.

Molti ricorderanno la destinazione che avevano, qualche diecina d'anni or sono, le piazze della città; erano per lo più centro di affari o di svago, sede di mercati e di fiere, esposizioni di mercanti girovaghi o prolungamenti delle botteghe da caffè. In mezzo si collocava la banda militare o cittadina e attorno la gente passeggiava o conversava. Oggi tutto ciò costituisce soltanto un ricordo, almeno per le città più grandi e vivaci e per le piazze più importanti; nei centri minori, nei villaggi ancora la piazza è sede di mercato straordinario e convegno di affari o festivo; nelle città di provincia, dove la vitalità è scarsa, e a Venezia, dove per le condizioni speciali dell'ambiente la vita è rimasta intatta da secoli, le piazze sono luogo di diver-

timento e di riposo e costituiscono una specie di caffè all'aperto.

La piazza moderna, come le piazze dell'Opera o della Concordia a Parigi, come la piazza della Banca a Londra, come la piazza del Duomo a Milano, è per eccellenza il centro di irradiazione del movimento, il vasto cuore che dà luogo all'afflusso e al deflusso della circolazione cittadina, ed è soltanto per eccezione, e quasi come una rimanenza atavica, che qualcuno degli antichi usi, o per mercato o per isvago, in circostanze eccezionali vi si rinnova.

La tendenza moderna è di specificare la città, di distribuirne l'area a seconda delle funzioni che vi si vogliono compiere, dei varî offici che vi si debbono esercitare; nello stesso modo che si distinguono e si diversificano le differenti stanze di un appartamento a seconda degli usi cui vengano destinate. E il primo effetto di tale tendenza è appunto quello di far sì che strade e piazze servano nel miglior modo possibile allo scopo divenuto oggi principale, quello della circolazione, levando via ogni ingombro, ogni causa di ritardo, spostando o abolendo gli usi e le consuetudini estranei al transito, determinando luoghi ed edifici appositi sia per gli affari, come magazzini e mercati, sia per lo svago e il ritrovo, come parchi di passeggio.

La strada deve servire soltanto per recarsi rapidamente, senza intoppi, da un luogo ad un altro; ogni altro scopo deve essere relegato altrove, e del resto la corrente violenta e fretto-

losa che trascorre nella strada odierna non permetterebbe altrimenti. Di tal corrente impetuosa la strada, ripeto, è la pista e la rotaia, che diventa ad ogni giorno sempre più affollata e battuta e in cui lo stesso pedone, come ne abbiamo segni evidentissimi, sebbene vigile e affrettato, comincia ad essere un ritardatario e quindi un imbarazzo; la ruota ha la preferenza sulle gambe e il carro meccanico vanta diritti di esclusiva padronanza. Carrozze, biciclette, *trams*, automobili si seguono l'uno dietro l'altro in file dense e rapide, incalzando, profittando di ogni spazio libero per avanzare, per sorpassarsi, e il pedone deve sgusciare in mezzo a tutto quell'alacre metallo in movimento, deve lasciar libero il cammino e attendere i rari momenti di sosta; guai se egli si distraesse, si attardasse! sarebbe urtato e travolto.

Di questa condizione di cose si ha una prova diretta nell'arte che maggiormente rispecchia l'aspetto della vita, nell'arte drammatica. Sul teatro di prosa da Aristofane e Plauto fino a un secolo fa, fino ancora a Goldoni, la scena era posta quasi unicamente nella strada; l'antica commedia, soltanto per eccezione, svolgeva i suoi avvenimenti in luoghi chiusi, poichè la strada era proprio l'ambiente in cui si davano le più numerose possibilità, in cui potevano effettuarsi i più svariati atti della vita sociale e anche della vita privata. La vita pubblica, per esempio, le contrattazioni, lo stesso corteggiamento si svolgevano all'aperto. Oggi invece e nella realtà e sul

teatro si verifica precisamente il contrario; si può dire che non vi è alcun lavoro drammatico moderno che abbia una qualche scena sulla strada; l'orbita della nostra esistenza è tracciata quasi per intero in luoghi chiusi, e la strada non vale che a collegare un luogo all'altro, e in essa non si manifesta che una sola attività: la corsa.

E questo spettacolo vorticoso, incitatore di gara sfrenata, di movimento affannoso, di gente invasa dall'idea di far presto, di sforzi concordati e incitati nell'unico intento della rapidità, ci colpisce ancor più vivamente dinanzi ad una perfezionata officina meccanica, ad una grande stazione ferroviaria, ad un ricco porto mercantile.

A misura che noi osserviamo e che la nostra attenzione si porta sui molteplici congegni in moto, sui loro collegamenti, sul lavoro complessivo che ne risulta, non tardiamo ad accorgerci che ogni istrumento arreca il suo contributo ad economizzare il tempo, che tutto mira ad ottenere con i mezzi di cui oggi si dispone, la massima velocità per il compimento di un determinato atto.

In ogni industria una nuova macchina che produca anche un lieve risparmio di tempo è accolta con entusiasmo; le ferrovie dal loro inizio ad oggi hanno moltiplicato infinitamente la loro velocità, e la stazione oggi non costituisce più che una brusca e istantanea fermata a cui segue uno slancio immediato; è proprio come la necessaria e momentanea fermata al controllo di un corridore durante una corsa di resistenza. Gli

immensi porti moderni gareggiano fra loro nel riunire tutti i mezzi possibili per abbreviare ai piroscafi il tempo occorrente allo sbarco e all'imbarco; a tale scopo si spendono milioni e milioni, ed è su questo criterio che si fondano il primato e la fortuna di un porto.

E lo stesso si può ripetere per tutti gli svariati aspetti che ci presenta il grande e complicato poliedro della vita moderna, da qualunque punto di vista ci facciamo a considerarlo.

Possiamo inoltre in via generale rilevare che su cento invenzioni e scoperte di ogni sorta, novanta almeno non hanno altro obbiettivo che di accelerare un dato processo, una data operazione; pochissime sono quelle che tendono piuttosto a perfezionare, ad accrescere comodo o diletto.

Il desiderio ardente di far presto, l'urgenza della fretta assediano talmente l'anima nostra, che il problema della velocità è il più studiato, che le invenzioni e scoperte le quali direttamente o indirettamente producano un aumento di rapidità sono le più favorite, sono quelle che fanno più chiasso e più han fortuna, che ottengono più alte celebrazioni, che vengono subitamente poste in pratica. Sui giornali, sulle riviste tecniche, noi cerchiamo ogni mattina l'annunzio di qualche nuovo ritrovato che ci dia modo di muoverci nello spazio più velocemente di quanto ora non ci sia consentito; ogni notizia che ci riferisca intorno a qualche *record* battuto, intorno a qualche forte corridore o conduttore che è riuscito a percorrere il chilometro in qualche secondo di meno,

ci trascina all'applauso come per qualche magnifica vittoria, e se poi apprendiamo che effettivamente mercè un nuovo ordegno è resa possibile a ognuno una più ingente velocità, ci sentiamo rallegrati come di qualche vantaggio definitivamente acquisito, salutiamo l'informazione come una buona novella, l'invenzione come un inestimabile beneficio.

Pare che ad ogni aumento di velocità corrisponda un aumento di felicità effettiva, o in altre parole che la velocità costituisca un bene per se stessa, indipendentemente da ogni scopo ulteriore. Ed infatti vi sono teorie che questo affermano, teorie le quali stabiliscono che l'accrescimento della rapidità costituisce un progresso della umanità, teorie le quali vantano la locomotiva ultimo modello che percorre in un'ora dieci chilometri in più di una locomotiva di tipo vecchio, come un passo in avanti vero e proprio compiuto dall'uomo sulla lunga ed erta via della sua perfezione e della sua felicità.

È inutile insistere sulla erroneità di una tale dottrina e sulla confusione che in essa si fa tra mezzo e scopo, tanto più che non solo in apparenza ma per una certa artificiosa condizione delle anime nostre, in questo momento, essa sembra che risponda a una inoppugnabile verità.

Effettivamente noi ci sentiamo angustiati da un così acuto spasimo, da una così violenta insofferenza di indugi, noi ci troviamo così insoddisfatti di ciò che abbiamo compiuto, della posizione che occupiamo, della lentezza con cui avanziamo

in confronto di ciò che la terribile e furiosa sferza dei nostri desiderî ci impone di fare, della vetta infinitamente alta su cui le nostre impetuose bramosìe hanno lanciato la nostra felicità, che il bisogno di correre sempre più velocemente ha acquistato la preponderanza su di ogni altro e il suo appagamento forma una delle nostre maggiori soddisfazioni.

In questo senso l'aumento della velocità è per noi un aumento di benessere. E omai questo rapporto si è così profondamente fissato nell'anima nostra, che mentre la lentezza ci cagiona una sofferenza vera e propria, la corsa invece basta da sola a procacciarci la gioia che inebria.

Ma chi non iscorge che tutto ciò è il prodotto di una illusione, di una falsa visione delle cose, ed in ultima analisi si riduce a un circolo vizioso? Poichè il nostro affanno, il nostro acre tormento derivano da una certa oscura consapevolezza e dalla dura visione della inanità del nostro sforzo. Noi compiamo un lavoro di Sisifo, con il correre sempre di più noi non facciamo che riportare un maggior numero di volte il masso su quella prima cima donde, invece di ascendere oltre, inesorabilmente precipiterà di nuovo all' ingiù; noi non otteniamo altro successo all' infuori di quello di aggirarci un maggior numero di volte in un medesimo ciclo da cui non è via di uscita. Noi portiamo in noi stessi sia il dolore donde vogliamo scampare con la nostra fuga, sia il luogo nel quale ci è intollerabile la dimora, ed egualmente re-

chiamo in noi sempre più lontano l' Eden ove vorremmo giungere per essere felici. In altre parole, è opera nostra il tedio insopportabile che ci prende della condizione di vita cui siamo pervenuti e dalla quale vogliamo a ogni costo levarci, come del pari è opera nostra la progressione e la moltiplicazione continua infinita dei nostri desiderî nella soddisfazione dei quali collochiamo la nostra felicità. Talchè a misura che noi ascendiamo, la maggior quantità di desiderî che noi possiamo soddisfare va a giacere presso di quelli che già ci infastidiscono, mentre altri di nuovi e sempre più vasti, più grandiosi e più numerosi pullulano nel nostro essere, accrescendo la nostra incontentabilità e la nostra smania. E per quanto si acceleri la velocità della nostra ascesa, per quanto si accresca la possibilità di accontentare un maggior numero di desiderî, si accrescono, ingigantiscono e con altrettanta e maggiore velocità, i nuovi desiderî da soddisfarsi, così che la nostra situazione resta invariata, se pur non peggiora.

La facoltà creativa dei desiderî ha una velocità incalcolabile, correrà sempre di più di ogni nostra possibilità; la turba galoppante delle nostre brame perennemente si rinnova e acquista più gagliarde energie; essa ha corsieri che l'inseguimento non solo incita, ma irrobustisce. Bisognerebbe per ottenere un risultato che la nostra velocità potesse avere la virtù prodigiosa di farci uscire da noi stessi. Finchè ciò non avverrà, noi saremo sempre nella condizione di un essere

strano che, fornito di due ombre, una dietro e una davanti a sè, voglia allontanarsi dalla prima e raggiungere la seconda, non avvedendosi dell'inutilità del suo sforzo più estenuante.

In realtà adunque la rapidità, per sè, è niente, e considerata come mezzo rispetto allo scopo nostro interno che ce la fa avidamente desiderare, a ben poco vale. A qualunque velocità io corra, a dieci, a cinquanta, a cento, a duecento chilometri all'ora, io non isfuggo minimamente dall'orda latrante dei miei dolori, nè minimamente mi avvicino all'imprendibile volo dei miei sogni belli.

Ma allora come si è creata questa illusione, come si è stabilita questa equivalenza tra rapidità e felicità, la quale ha generato il turbine universale in cui pazzamente siamo scagliati?

Evidentemente ci deve essere una ragione fortissima e universale da una parte e da un'altra parte si deve ritrovare un errore, un equivoco altrettanto universale.

La ragione consiste nella conformazione politico-economica della società moderna fondata su i due concetti democratici della eguaglianza dei diritti e dell'obbligo al lavoro.

Il regime democratico attuatosi quasi per intero nei nostri tempi è stato come una immensa porta aperta alla moltitudine verso un campo da prima precluso.

In questo campo (continuo l'immagine sportiva usata in principio) pochissimi concorrenti potevano disputarsi i premi, cioè i supremi beni

sociali: ricchezze, dominio, godimento, ecc.; dischiuso il varco, mentre i premi rimasero sempre nell'istesso numero, si moltiplicarono innumerevolmente coloro che potevano mettersi in gara per conseguirli. Anzi, a rigor di logica democratica, tutti possono aspirare a tutto. Il massimo ideale in cui possa espandersi trionfalmente una esistenza, l' illimitata potenza di un re, mentre da prima non era consentito che a pochissimi privilegiati, i quali appunto per ciò senza soverchi sforzi avevano molta probabilità di raggiungerlo e tutti gli altri non vi aspiravano neppure, oggi invece è aperto a tutti e niuno pensa a escludersi da se stesso, a limitare l'orizzonte dei suoi desiderî, ognuno è stato dichiarato degno, come uomo, di arrivare al più alto culmine della possibilità umana, a ognuno la democrazia ha riconosciuto il diritto di conseguire tutto ciò che la vita può dare, e ognuno, si capisce, cerca di farlo valere. E mentre prima per la grande maggioranza degli uomini anche questo concetto di *ciò che la vita può dare* era molto ristretto, per modo che se anche il diritto vi fosse stato non avrebbe cagionato una grande esplosione di desiderî, adesso invece, non solo il piccolo borghese, non solo l'operaio, ma anche l'umile lavoratore dei campi ha una conoscenza molto più dilatata delle risorse che la vita può offrire; la facilità delle comunicazioni materiali e morali, il maggior contatto e l' immistione delle diverse classi sociali, dianzi recisamente separate, hanno smisuratamente ampliato per tutti la conoscenza e la rappresenta-

zione dei beni godibili, hanno rivelato tesori appetibili dianzi sconosciuti, determinando così cumuli di cupidigie nuovissime e irraggiungibili.

In secondo luogo l'obbligo generale del lavoro ha diminuito la disponibilità delle energie individuali da parte di coloro che potevano sfruttare il lavoro altrui; ognuno deve edificarsi il proprio edificio con l'opera propria, così che all'accresciuto desiderio di godimento si è opposta la necessità di una dura e assidua fatica soltanto per provvedere ai bisogni più urgenti; donde la smania di fare, di far presto, di non perdere tempo, allo scopo di compiere la maggior quantità di lavoro per ricavarne la maggior somma di mezzi di godimento.

Riassumendo si ha: una folla enorme di concorrenti, tanti quanti sono gli uomini, invogliati tutti della mèta suprema della felicità massima consentita all'essere umano sulla terra, e mentre quindi per tutti la loro felicità è stata proiettata sul vertice più alto, attinto dalla più sbrigliata fantasia desiderante, egualmente per tutti è divenuto più arduo ed estenuante il solo còmpito di provvedere alle necessità prime della esistenza.

Da qui una serie di conseguenze fatali: il contrasto fra il reale e l'ideale, tra la pratica e la fantasticheria, tra ciò che sono e ciò che vorrei essere, si è incredibilmente acuito; fra i due termini si è scavato un incolmabile abisso; la distanza invisibile fra il punto in cui sono arrivato e quello cui vorrei pervenire, fra ciò che

posso fare pure tendendo al massimo le mie energie e ciò che vorrei fare, non solo si è incommensurabilmente accresciuta, ma sempre più si accresce quanto più io corro ed opero. Se per una certa guisa io ho progredito tanto come dieci, in quel mentre la distanza fra la mia possibilità e la mia aspirazione si è allungata di tanto come cento.

Or bene è di fronte a questa terribile disperante condizione delle cose e delle anime, è di fronte a questo spaventevole allontanamento della stazione d'arrivo, dell'illuminato porto dove risiede la nostra felicità, è per la desolante intuizione della pochezza dei nostri mezzi in confronto della immensità dei nostri propositi e della enorme lontananza che ognor più ci separa dal luogo ove potremo dirci contenti, che è sorta l'illusione sulla virtù della velocità. Ed è qui ove è nato l'errore.

La rozza e primitiva esperienza della corsa che rende più probabile la cattura della preda ha fatto nascere la credenza che con un atto, con uno sforzo, con un mezzo materiale, come è la corsa, si possa rimediare, provvedere a un fatto immateriale, a un bisogno dell'anima; si è creduto con il correre più precipitosamente sulle strade della terra di avanzare sulla strada fantastica su cui fuggono i nostri desiderî; si è creduto con il nostro slancio fisico di ristabilire l'equilibrio tra la possibilità, che per la concorrenza si restringe sempre di più, e la cupidigia che per l'eccitazione democratica si dilata e si solleva sempre

di più. Nel *direttissimo* che con la sua possa ardente supera le più lunghe distanze della terra si credette di aver rinvenuto il più valido ausiliario per superare l' insormontabile varco che divide il reale dall' irreale, la possibilità dalla speranza, la soddisfazione dalla bramosia.

Ecco come la velocità potè essere scambiata con la felicità, potè essere valutata alla stregua di un graditissimo beneficio; ed ecco la ragione per cui noi siamo ossessi di velocità, per cui lo spettacolo di una corsa è quello che maggiormente ci incita e ci commuove, per cui la rapidità è la manìa che più ne travaglia. E l' illusione, la fallace credenza sono tanto forti e radicate che oggi invero anche la celerità di per sè sola ne rallegra, e la corsa è una delle poche attività che valgano a distrarci, a sottrarci dal greve tedio della nostra vita affaticata.

In una formula schematica si può adunque affermare che l'aumento febbrile della velocità è determinato dallo straordinario aumento della distanza immateriale spirituale che ci separa dalla nostra felicità, o da quella che noi supponiamo tale; che divide il punto fino al quale le nostre forze ci permettono di pervenire, da quello ove sono arrivati i nostri desiderî e i nostri ideali.

La legge di equivalenza delle velocità.

In ogni tempo l'uomo corse, si affrettò, per raggiungere la felicità che gli sfuggiva, in ogni tempo l'incontentabilità del suo animo fu il motivo che spinse l'uomo ad affrettare il movimento delle sue membra e a trovar nuovi ordegni per supplire alla sua deficienza fisica.

Da quando l'uomo mosse i primi passi fuori della selva e armò la prima piroga fino ad oggi in cui si lancia sul carro elettrico a oltre duecento chilometri all'ora, lo stimolo che sollecitò la sua marcia fu sempre lo stesso; la velocità si accrebbe sotto il pungolo dei desiderî aumentati, i quali venivano individualmente e collettivamente ad allontanare la mèta della rispettiva felicità.

Questa falsa credenza iniziale di voler rimediare con la velocità materiale all'allontanamento morale che si opera in noi di quell'ideal confine ove la nostra felicità regna, non venne mai meno; e l'uomo corse e volle correre sempre più celere, perdutamente fidando di raggiungere la fulgida chimera che egli stesso collocava in regioni sempre più inaccessibili.

Ma se questo errore non è cessato mai, se l'incontentabilità umana esistette sempre e venne con i secoli progressivamente aumentando, rendendo così gradatamente più arduo il raggiungimento della felicità e accelerando il moto del-

l'uomo, nei tempi moderni tale incontentabilità divenne acutissima, delirante. Si verificò coi mutati regimi politici, con le speranze lasciate concepire dalle nuove scoperte, una vera esplosione di desiderî; il processo di allontanamento della nostra felicità non fu più graduale, ma con un salto smisurato le mete dei nostri desiderî balzarono addirittura oltre le forze umane e fu allora che sorse la follìa della velocità, fu allora che per tener dietro alla furia cupida l'uomo moderno concentrò tutti i suoi sforzi nell'impeto della corsa. E per tanto noi vediamo che nel breve giro del secolo decimonono la velocità ebbe un aumento infinitamente più elevato di quello ottenuto precedentemente durante varî millennî.

L'abbrivo preso dai mezzi di locomozione dei quali l'uomo si vale e dall'uomo istesso in questi ultimi cento anni sta appunto in proporzione con l'enorme fermento di desiderî che si agita nella società contemporanea, con le innumerevoli falangi di individui che si vengono precipitando nel fervore della vita sociale, aspirandone ai più insigni vantaggi, con il rinnovato vigore con cui si disfrena su una fronte incredibilmente estesa la concorrenza, con la smania di arrivismo che ne brucia ogni fibra. E l'abbrivo non rallenta un istante, noi non siamo mai paghi, è un continuo furibondo inseguimento, in cui niuno vuol restare addietro, e in cui ad ogni istante qualcuno trova un nuovo mezzo per sorpassare gli altri. Si capisce che finora la fecondità inventiva appunto per la intensa eccitazione non è esaurita, talchè

molte sono le disparità fra i gruppi concorrenti, e gli ultimi non hanno ancora potuto raggiungere il grosso della schiera che improvvisamente un nuovo ritrovato pone alcuni nella possibilità di sopravanzare di gran lunga anche quelli che stanno in testa.

Ma in ogni modo l'equilibrio si ristabilirà; come vedremo, esiste una specie di tendenza equiparatrice, tendenza misteriosa, di cui finora non si tenne il dovuto conto, la quale, come altre volte portò l'unità nelle diverse forme di velocità, così anche adesso farà sentire il suo influsso.

Se si studia lo sviluppo storico dei mezzi di locomozione, si scorge l'azione della tendenza ora accennata, si vede che ad ognuno dei grandi cicli di civiltà corrisponde una data velocità media, quasi uniforme, raggiunta dopo varî sforzi e tentativi dai diversi mezzi di locomozione.

Il fatto avviene schematicamente così. Si compie una scoperta per cui un determinato mezzo di locomozione sviluppa una velocità superiore a quella degli altri, e fino a quel momento non mai raggiunta. Naturalmente da principio tutti i vecchi sistemi più lenti sono lasciati addietro, ma poi a poco a poco, o per trasformazioni che in essi si apportano, o per un accrescimento interno della loro vigoria, anche essi accelerano la loro marcia, e quasi incitati e allenati dal sistema nuovo che cammina avanti, riescono infine a raggiungerlo e a sviluppare la medesima velocità. Questa strana concorrenza e questo equiparamento finale si

verificano fra tutte le forme della locomozione meccanica e animale, marina e terrestre; arriverei quasi a dire che hanno luogo anche fra gli animali e l'uomo, è una proficua e formidabile gara, mercè la quale, per la maggiore perfezione, risolventesi in maggior velocità di un dato strumento o di un dato essere, tutti gli altri sospinti come da spontanea emulazione vengono, sottomettendosi a dura disciplina, convergendo e utilizzando meglio se stessi, a migliorare incomparabilmente la rispettiva costituzione, l'intima fibra e ad ottenere effetti sempre più insigni, che appariscono talvolta prodigiosi.

Talchè mentre in apparenza le velocità ottenute con mezzi diversi sembrano differentissime, così da presentare la modesta andatura del pedone a quattro chilometri all'ora e quella di una *Panhard* o di una *Mercedes* a più di cento, di un carro elettrico a oltre duecento, così da rendere impossibile qualsiasi equiparazione ed uniformità, viceversa in ogni periodo storico le celerità diverse si conguagliano, si arrestano fra determinati limiti non molto distanti da una media comune.

Ed il fatto veramente mirabile in questo accrescimento ininterrotto di rapidità è dato da certi mezzi di locomozione che sembrerebbero non suscettibili di un ulteriore acceleramento e che invece infervorati dallo spettacolo dell'altrui corsa, addestrati e irrobustiti dalla lotta sempre più implacabile, acquistano virtù nuove, elasticità e resistenze incredibili e pervengono a compiere

sforzi tali che si sarebbero giudicati assolutamente incompatibili con la loro natura e con le loro risorse iniziali.

Nelle origini umane l'uomo tratto fuori per un desiderio più ardente — la preda di una fiera o il bacio di una donna — dalla caverna o dal bosco, sia sulla terra con le sue gambe, sia sull'acqua con la piroga, procedette presso a poco con la medesima velocità. E per tutto un lungo invalutabile periodo di secoli nessun mutamento turbò tale situazione.

Domato il cavallo, questo cagionò il primo acceleramento e il primo inseguimento; la velocità del cavaliere, velocità di breve durata tuttavia, superò quella del pedone e del navigante, ed il cavallo apparve un portento allora, l'emblema del corso più rapido, l'emulo del vento, e così fu cantato, celebrato, adorato e continuò ad esserlo presso quei popoli i quali, per circostanze speciali, rimasero in quelle condizioni. Oggi ancora per molte genti, specialmente dell'Africa e dell'Asia, il cavallo costituisce la maggior ricchezza dell'uomo, il solo mezzo che gli consenta di muoversi rapidamente, l'oggetto della sua venerazione e persino un segno di distinzione e di nobiltà, e il titolo di cavaliere permane simbolicamente in causa di ciò, pure presso i popoli civili, come una indicazione di superiorità in confronto di chi non è tale.

Ma presso i popoli più ferventi e in via di evoluzione il regno indisturbato del cavallo e del cavaliere fu di corta durata, poichè ben presto

si stabilì la lotta, si ingaggiò la gara a cui parteciparono il pedone e il navigante.

Il pedone, determinato particolarmente dalle necessità della guerra ed esercitato dalla rude disciplina militare, si rese capace alla corsa ed a marcie lunghissime e faticose, superando gli stessi cavalli. Gli storici ci hanno tramandato la loro ammirazione per talune *performances* divenute famose, come quella del soldato che portò ad Atene l'annunzio della vittoria di Maratona, ed in genere per l'ordinata e rapida andatura del soldato greco in paragone di quella lentissima e tumultuosa dei barbari, e gli studiosi delle geste romane ci parlano sovente con senso di meraviglia delle rapidissime, sorprendenti marcie degli eserciti di Roma, dall'Italia fino al centro della Persia per regioni aspre ed ignote, e dei movimenti celerissimi, veri *records* per quei tempi, dei legionarî di Cesare. Ma fin dove non si spingevano i desiderî del più grande imperialista del mondo?

Il navigante pure migliorò notevolmente il suo strumento, l'imbarcazione, sollecitato dai nuovi bisogni e dai lontani commercî, ne ideò la linea solenne e tipica, rimasta quasi immutata nei tempi, la ampliò, ne rese più efficaci i remi e sopratutto con una invenzione magnifica la dotò di un nuovo agente dinamico, di un nuovo propulsore, la vela, e si avviò alla conquista del mare e delle terre favolose.

Non meno importante invenzione effettuava l'uomo sulla terra, quella della ruota, che ci dà

il percorso indefinito, una nuovissima strada perennemente scorrevole, ed elimina l'attrito, ed al cavallo avvicinava il carro, adattava il cocchio, facendo trascinare sè e le proprie cose.

A questo punto ecco che il perturbamento e la disparità apportate dal cavallo diminuiscono grandemente, i varî sistemi di locomozione si raggiungono, camminano quasi alla pari; il cocchio, la nave e lo stesso pedone addestrato si equivalgono. In tali condizioni, in tale speciale equilibrio, in cui però mantiene una lieve prevalenza il cavaliere, si rimane per secoli e secoli di storia, durante tutta l'età antica, durante l'evo medio, poichè invero per un siffatto lungo periodo nè si ingrandì materialmente la parte di mondo conosciuto, nè si ampliò il mondo psichico dei desiderî, anzi si può affermare che con la decadenza di Roma e la invasione barbarica, quest'ultimo si accorciò, si restrinse, talchè veniva appunto a mancare per l'uomo quello stimolo che, come abbiamo visto, lo spinge alla ricerca di una maggiore velocità.

La prima oscillazione in questo stato di cose avviene sul mare. Si formano gli insigni comuni marinarî di Genova e di Venezia, i commerci si ampliano febbrilmente, nuove zone di mare vengono navigate, nuove terre esplorate, l'Oriente abbaglia con i suoi misteriosi tesori, i desiderî volano a quelle regioni incantate delle droghe, delle perle, dell'oro. E l'uomo segue la mèta del suo desiderio di là dal mare, e perfeziona l'istrumento che deve contribuire a soddisfarlo, la nave.

La nave si amplia e si irrobustisce, diventa più adatta alla sua funzione, aumenta vele e remi e omai il marinaro corre sulle onde più che l'uomo sulla terra.

La bramosìa dell'Oriente si fa sempre più viva, e sempre più l'uomo si affanna per correre colà, per arrivarvi più rapidamente, ed ecco, mirabile conformità dei fatti con la nostra teoria, ecco il viaggio di Colombo e la scoperta dell'America, che doveva fornire un valico più rapido (e ciò equivale ad un perfezionamento del mezzo di locomozione) all'effettuazione del desiderio predominante. Con la scoperta dell'America il mondo si dilata straordinariamente ed il desiderio acquista un intensissimo impulso che trae gli uomini dalle proprie sedi spingendoli verso quelle plaghe remote, accendendo in essi una sete di avventure e un'aspra concorrenza. Ma la mèta dei desiderî, sia l'Oriente, sia l'America, è sempre di là dai mari, e quindi il solo strumento che si perfeziona e si fa più rapido è quello marino, ed è soltanto dopo che l'avventurosità marinara come un lievito generoso ha gonfiato tutte le anime, e lo spettacolo delle nuove ricchezze ha suscitato tutte le immaginazioni, e il traffico si è accresciuto e i bisogni si sono moltiplicati, che si sente la necessità di più facili, di più celeri comunicazioni interne territoriali.

A questa necessità si provvede in duplice modo, col miglioramento della strada e con un nuovo veicolo, la vettura.

Con la nave da una parte — dalla galea al

vascello — con la vettura dall' altra, usata su buone strade ad essa destinate, scompare quel breve vantaggio che era *ab antiquo* rimasto al cavaliere; l'uomo navigante, l'uomo in vettura, l'uomo a cavallo camminano con la stessa velocità. La vettura fa dai dieci ai sedici chilometri all'ora, il cavallo non fa di più su lunghi percorsi e la nave fila fra le sei e le otto miglia; chi comincia a restare indietro è il pedone; le gambe da sole cominciano ad essere organo insufficiente alle spronate aspirazioni umane.

Del resto fin qui, come si è visto, non ci sono apparse mai rilevanti divergenze e corse sfrenate; esse si manifestano soltanto nel nostro tempo quando per l'improvviso divampare di innumerevoli e incalcolabili desiderî, per il brusco rivelarsi di infinite mete sempre più alte e lontane, l'uomo principiò ad essere affetto da quella che noi chiamiamo l'incontentabilità, l'ansia moderna; e tutti gli antichi mezzi di locomozione divennero tardi, meschini per la sua febbre, e fu inventata la macchina che sfruttava la forza del vapore.

Si noti anche qui la mirabile concordanza. Sul finire del secolo decimo ottavo fa i suoi primi e inesperti tentativi la navigazione a vapore e si elaborano gli elementi del motore terrestre, mentre nelle anime urge il fermento che al chiudersi del secolo prorompe nella rivoluzione, che dischiudendo l'adito verso i maggiori beni sociali a tutta una nuova e avida moltitudine, veniva a levar via ogni limite al desiderio. Naturalmente

non si fece sentir subito l'effetto, anzi la reazione compresse l'abbrivo morale, siccome venivano infranti i primi battelli a vapore. Ma poi rapidamente il moto riprende, dopo il trenta i germi della rivoluzione si sviluppano e maturano nel mondo un po' da per tutto, alla metà del secolo decimonono un nuovo scuotimento rivoluzionario agita la civiltà, un nuovo uragano di desiderî incalza l'umanità e la locomotiva, il nuovo, il portentoso strumento del nostro genio, l'ala ferrea e poderosa dei popoli, fa la sua apparizione trionfale nel mondo.

Oh! io ricordo la profonda commozione che mi turbò quando all'Esposizione di Parigi del 1900 i miei occhi si affissarono reverenti ed estatici sull'*Invicta*, la prima locomotiva dello Stephenson, il greve carro di ferro dal ventre di fuoco; allora io non ammirai in quello strano ordegno che il miracolo del genio umano, oggi io penso che quella macchina costituisce il simbolo della nostra più intensa aspirazione, la espressione concreta del nostro spasimo più acuto, la soddisfazione sintetica del nostro bisogno più tipico, l'emblema della vita moderna, emblema di ferro e di fuoco. Essa è il corrispettivo concreto delle idealità rivoluzionarie, è l'equivalente materiale definitivo di tutti i perturbamenti che agitarono le anime per mezzo secolo.

E insieme al nuovo strumento si apre una nuova strada; le altre, le strade delle vetture, dei cavalieri, dei pedoni, le vie costruite per una velocità media di dieci chilometri all'ora, non ba-

stano più, non servono più, occorre una nuova via per la nuova rapidissima corrente che vi si disfrena, che non soffre indugi ed ostacoli, che abbatte e schiaccia tutto ciò che incontra, una via strana, non mai veduta, una via duplice e sottile, una via ferrea su cui l'uomo non potrebbe camminare, una via, infine, che attua il miracolo di spianare, di lisciare il suolo davanti al mostro di ferro, di rendere per esso il mondo come un'uniforme superficie levigata.

E la locomotiva si avviò sul sentiero metallico trascinando dietro di sè le nostre anime anelanti e le nostre tumultuose fortune con uno slancio sempre più rapido. Essa, in corresponsione al bisogno che la aveva creata, democratizzò il viaggio, rese universale la corsa, rese possibile a tutti l'inseguimento dei proprî desiderî fuggenti. L'umanità esitò un istante, poi si affollò al seguito del nuovo veicolo, nè valsero a trattenerla il terrore, il rischio, e la strage che a quando a quando insanguinava il terso acciaio delle rotaie. E la duplice cintura metallica solcò e strinse, in breve, come in anelli servili, tutte le terre: i treni si moltiplicarono e si allungarono, costituendo a mano a mano un tramite continuo, ininterrotto, velocissimo, sul quale perennemente un denso e vario flutto umano fluì e rifluì nel mondo.

Con l'apparizione della macchina sembrava che l'antico equilibrio, che il pareggiamento delle velocità, mantenuti per tanto tempo, dovessero profondamente sconvolgersi, e per un certo pe-

riodo si turbarono infatti senza speranza che potessero ristabilirsi; la velocità della locomotiva, per quanto da principio non elevata, superava di gran lunga tutte le altre e per di più essa accennava continuamente ad aumentare, mentre sembravano definitivamente stazionarie la velocità del pedone e quella della vettura.

Pedone, cavaliere e vettura erano rimasti dal nuovo ordegno enormemente distanziati e come sbalorditi dall' ammirazione avevano rinunciato alla lotta. Durante troppi secoli, per la mancanza di ogni nuovo concorrente, erano stati avvezzati a quella andatura, che perciò era divenuta quasi immutabile e ritenuta definitiva. L'uomo e il cavallo non avrebbero potuto sopportare uno sforzo maggiore, la vettura e la strada costruite in vista di quella determinata velocità non avrebbero potuto consentirne una più elevata.

D'altro canto, alla prima vampata di desiderî accesa negli animi più infiammabili, la ferrovia costituiva uno sfogo sufficiente. L'uomo ricorreva ad essa soltanto per uscire dai suoi confini consueti, dalla sua ordinaria vicenda, ancora non ne sentiva il bisogno nei limiti della sua vita abituale.

Ma sul mare ove vieppiù cresceva l'afflusso delle ricchezze e delle folle migranti, sul mare ove cominciavano a tracciarsi le sorti dei futuri imperi e delle nuove conquiste, sul mare ove appunto l'uomo usciva dal suo àmbito anche il più vasto, la necessità di accelerare e di rendere più sicura la corsa si fece sentire subito,

e la nave tremò al palpito rude della macchina e fendette più rapida l'onde sospinta dalle ricurve pale mosse dal vapore.

Intanto la locomotiva che aveva cominciato a correre con una velocità doppia di ogni altro sistema di locomozione, in breve tempo aumentava il suo potere. Dai trenta chilometri all'ora saliva ai quaranta, ai cinquanta, avvicinandosi alla sua mèta — il chilometro al minuto.

Ma ecco in qualche città di Francia e d'Inghilterra la gente raccolta attonita a rimirare i prodigi di un acrobata non mai veduto, appollaiato su una instabile ruota che egli spingeva coi piedi e su cui miracolosamente si reggeva in equilibrio. Che cosa era quel nuovo arnese di forma tanto inusitata, che suscitava lo stupore e lo scherno e teneva in trepidazione i cuori sulle sorti del suo cavalcatore?

Oh lontano biciclo, confinato omai nei musei, ricordo vago della nostra puerizia, giocattolo cigolante e faticoso delle nostre prime vacanze, terrore delle madri, quale grande inaspettato destino portavi nella sottile anima di ferro!

Esso fu il germe dell'ala insperata che doveva permettere all'uomo di inseguire e di raggiungere l'inarrivabile locomotiva, che doveva moltiplicare le sue forze così da pareggiare quelle infaticabili della macchina alimentate dall'ardore del fuoco.

E si iniziò la lotta aspra e tenace, cominciò il temerario inseguimento. L'uomo si sottopose alla più dura inflessibile disciplina, vinse i suoi

imbarazzi e i suoi timori, si adattò alla più difficile inversione dei suoi movimenti, e contemporaneamente con pazienza sagace perfezionò il nuovo congegno.

Si cimentò con la vettura e facilmente la vinse, sorpassò il cavallo, e quando finalmente, con l'invenzione dei pneumatici, venne in una certa guisa a creare una rotaia elastica e soffice che si svolgeva continuamente dinanzi a sè, potè lanciare il grido lieto di vittoria.

Anche l'uomo solo, mediante la sua sola energia, poteva tener testa alla macchina.

Questa infatti, toccato il punto culminante del chilometro al minuto, come se avesse conseguito una sua mèta essenziale, tardava a progredire oltre; per guadagnare qualche metro ancora doveva spiegare ingentissimi sforzi, mentre l'uomo in bicicletta con una progressione uniforme accelerava di anno in anno la sua corsa. Nel 1879 Cristie oltrepassava i trenta chilometri all'ora, nel 1895 Osmond saliva oltre i quaranta, nel 1897 Stocks arrivava ai cinquanta, nel 1900 Taylor superava il chilometro al minuto, percorrendo in un'ora 62 chilometri e 515 metri.

Da questo punto uomo e locomotiva lottarono alla pari ed anzi la macchina umana cominciò ad ottenere qualche vantaggio su quella di ferro. Ecco Linton che nel 1902 percorre nell'ora 71 chilometri e 660 metri; ecco finalmente Hall che nel 1903, superando i *direttissimi*, fa nell'ora 87 chilometri e 393 metri, sviluppando in taluni momenti una velocità di oltre novanta chilometri all'ora.

In un solo anno l'uomo ha guadagnato circa sedici chilometri all'ora.

Nè qui si arresterà. È certo che perseverando nella disciplina che si è imposto il meraviglioso atleta umano potrà tener dietro, qualunque sia la velocità, al suo allenatore meccanico, e noi lo vedremo come una meteora vivente turbinare su una pista, forse tra un anno, a novanta, a cento chilometri all'ora. E la locomotiva divenuta colossale, eccessiva, a questo punto sarà pervenuta all'apice della sua possibilità.

Nel frattempo un'altra portentosa invenzione consentiva alla vettura di riguadagnare l'antica posizione — il motore a benzina. Con la trazione meccanica sostituita a quella animale, in meno di dieci anni la vettura ebbe modo di portarsi non solo in linea con la locomotiva, ma anche di sopravanzarla sui brevi e sui lunghi percorsi. Gabriel, su una *Mors*, nel tratto Parigi-Bordeaux, tiene una velocità media di 105 chilometri, e W. K. Vanderbilt, il famoso miliardario, batte il *record* del miglio (metri 1609) con 39″, scagliando così la sua vettura, una 90 cavalli *Mercedes*, a 148 chilometri e 555 metri all'ora. E così anche la seconda grande tappa della velocità, e cioè due chilometri al minuto, è conseguita, e ci si muove arditamente verso la terza.

E da ogni parte, su ogni congegno mobile, ci si sforza disperatamente per avanzare. La macchina non fa più paura, è con la macchina anzi che si vuole combattere la macchina, tutto si deve tentare per non rimanere addietro.

Così ad ogni anno il piroscafo aumenta le sue proporzioni per contenere nei suoi fianchi un motore sempre più potente. Dalle 9 alle 14 miglia (1) all'ora del piroscafo mercantile, si ascende alle 18, alle 22 della nave da guerra, alle 25 e 28 dell'incrociatore e della torpediniera, alle 30 miglia degli immani corridori del mare, moli sterminate in cui l'uomo sembra che abbia compiuto invero il suo supremo sforzo creativo, e finalmente alle 35, alle 36 miglia dei *destroyers* sospinti da un nuovo tipo di motore: la turbina a vapore.

A questo punto soffermiamoci, e riguardiamo in questa vertigine di cose fuggenti, il nuovo ordine instaurato.

Dall'antico termine, quindici chilometri all'ora, misura media di marcia durata per secoli dell'uomo in terra e sul mare e del cavallo, con l'introduzione della macchina e della sua particolare strada di ferro raddoppiamo subito il ritmo, la locomotiva sta quindi alla testa con 40 chilometri all'ora in media, le sta presso l'uomo in biciclo e bicicletta con 30 e 35, segue la nave con 24 e 28, e ultima è la vettura. Il cavallo però, con sapienti selezioni e allenamenti, si irrobustisce e si insveltisce, talchè sia al galoppo, sia al trotto attaccato al *sulky*, può facilmente compiere nel minuto il mezzo chilometro.

In soli cinquant'anni la velocità ha fatto un balzo doppio di quello anteriore per cui aveva impiegato oltre una diecina di secoli. E da qui

(1) Si intende il miglio di m. 1856.

poi la progressione si compie con sempre maggiore rapidità.

Nel 1900, quando Taylor fa in bicicletta il chilometro al minuto, lo fanno altresì la locomotiva, la vettura automobile, il grande transatlantico, il puro sangue su pista.

Oggi, dopo soli tre anni, in prossimità della seconda tappa, dei due chilometri al minuto, già come ho detto toccata e superata da alcuni arnesi di corsa, ci si trova in questa situazione: È primo l'automobile con 136 e 140 chilometri, lo segue la locomotiva che può arrivare fino a 120, viene dopo l'uomo che è già in viaggio per i 90 ed ultima è la nave — il *destroyer* — che è sui 70 chilometri. Tuttavia bisogna notare che la minor velocità della nave in confronto della locomotiva è compensata dalla maggior capacità di trasporto. Un piroscafo in una sola volta trasporta il contenuto di molti treni, e ciò fa sì che come risultato definitivo le due velocità si agguaglino. Ma qui si avvertono pure degli esaurimenti da una parte, dei nuovi tentativi dall'altra. Gli esaurimenti sono rappresentati dalla locomotiva e dal piroscafo.

La locomotiva e la sua strada costruite in vista del chilometro al minuto, quando è superata questa velocità, sono fuori della lor misura normale, compiono uno sforzo, sforzo che cresce in proporzione geometrica dell'elevarsi della velocità. Quando questa è arrivata a centoventi chilometri, si è già chiesto alla locomotiva il doppio della sua funzione, si è esaurito tutto ciò che essa

può dare. Per procedere oltre non basta più perfezionare qualche organo, non si possono più aumentare le proporzioni, che del resto debbono omai considerarsi come definitive, bisogna riformare da capo a fondo, avviarsi per uno schema nuovo.

E le stesse cose si possono ripetere per il piroscafo. Anche questo ha raggiunto la misura massima, il motore marino è tanto colossale che già lavora in perdita. Tutti sanno l'enorme, sproporzionato dispendio di energie occorrente per guadagnare un miglio su una velocità di venti miglia all'ora; anche qui per superare il chilometro al minuto si deve ricorrere a un nuovo sistema: la turbina a vapore.

Sia nella locomotiva, sia nel piroscafo poco resta adunque da sperare, poco si potrà ottenere di più di quanto rendono in velocità oggidì ed a prezzo di un dispendio incalcolabile. Ambedue sono formule quasi esaurite, che hanno conseguito il loro scopo, con loro non è possibile andar oltre, o, ampliate ancora si affaticherebbero per la loro mole eccessiva o si disgregherebbero e si infrangerebbero. Alla nuova mèta occorre un nuovissimo ordegno.

Ed eccoci ai tentativi che sono rappresentati dal carro elettrico. Nella pratica, la trazione elettrica ha già questo grande vantaggio su tutte le altre, essa si inizia con la velocità che costituisce il supremo sforzo per gli altri sistemi di trazione. La ferrovia elettrica di Varese va a 90 chilometri all'ora, ed ora è salita a 120 —

ed è il primo tentativo — l'automotrice elettrica in qualche esperimento, tra Marienfelde e Zossen, sotto la guida dell'ingegnere Reichel, ha toccato i 200 e 211 chilometri all'ora. La ferrovia del tipo attuale non può certo seguirla, la strada istessa non resisterebbe, non sopporterebbe una tale corsa. Oltre i due chilometri al minuto, ecco infatti apparire la necessità di una strada nuova, le rotaie rinforzate, il *monorail*, il viadotto sospeso. L'ordegno di velocità o rade più tenacemente sul suolo, o perde quasi il contatto con la terra, deve avere un varco tutto proprio, una galleria in cui si sferri unicamente la sua furia.

E ciò forma una delle ragioni che ci spiegano questa misteriosa legge della perequazione successiva delle velocità.

Le divisioni e i rapporti di tempo e di spazio che sono misure arbitrarie e convenzionali dell'uomo, tuttavia corrispondono in una certa guisa ad un ordinamento forse non ancora apprezzabile per noi della realtà istessa, diventano quasi entità esistenti.

Nulla di più arbitrario della formula — il chilometro al minuto — eppure tutta la realtà da noi predisposta in vista di questa formula si ribella ad adattarsi ad un'altra formula superiore. Quando dal chilometro al minuto noi saliamo oltre, siamo costretti in tutti i nostri strumenti, in tutte le nostre costruzioni, ad apportare tali mutamenti che gradatamente diventano sostanziali; gli accrescimenti di quantità non bastano più, i rin-

forzi non sono sufficienti, bisogna innovare l'armatura della strada, cambiarne il tracciato e il concetto, bisogna trasformare la macchina e cambiarne il tipo, il principio dinamico. Ciò naturalmente richiede tempo e preparazione, studi e dispendî ingenti. Un dato tipo svolge la sua possibilità tra due limiti insorpassabili, il progresso indefinito non esiste, toccato il limite superiore occorre un nuovo tipo per iniziare un nuovo ciclo di possibilità.

Ora siccome non è facile ad ogni istante procedere a queste rinnovazioni totali del materiale di un dato sistema di locomozione, si ha sempre un certo periodo stazionario, prima che entri in campo il nuovo ordegno, periodo nel quale appunto i ritardatarî che si trovano a differenti fasi di evoluzione possono pareggiarsi.

In questo momento la perequazione è stata effettuata sul ritmo della macchina a vapore. Da qualche anno le ferrovie sono stazionarie e tutti gli altri concorrenti, come secoli prima si erano uniformati al ritmo della vettura, hanno potuto oggi, profittando della tregua, rinnovarsi e mettersi alla pari della locomotiva sulle vie della terra e sulle vie del mare, sia l'uomo in bicicletta, sia l'automobile, sia il piroscafo.

Ma uno sconvolgimento è prossimo, domani il carro elettrico, in un impeto fulmineo, distanzierà tutti, segnerà un nuovo ritmo, che noi non sappiamo ancora determinare, alla marcia universale.

L'uomo già si prepara con l'automobile a te-

nergli dietro, già tempra il suo cuore a sostenere il formidabile furore della frenetica corsa, e quest'ansia si diffonde ovunque, seminando la strage, poichè si vuole per ora forzare ogni formula oltre la misura prestabilita.

In questa corsa, nessun ordegno, da quello umano a quello meccanico, vuole essere abbandonato; è essa tutta la vita disperatamente fuggente verso la felicità e verso la morte.



PARTE SECONDA

Lo strumento della velocità.

L'estetica della velocità.

Quando io guardo un treno merci o un treno *omnibus* che lentamente e con un acre frastuono di ferraglie si trascina di stazione in stazione, quasi a riprendere fiato per la fatica della breve corsa barcollante, non sento in me alcuna ragione di compiacenza, bensì una specie di fastidio e una tendenza a schernire quel ridicolo arnese. Ma ben diversa è l' impressione se in una immensa stazione rumorosa e affollata io scorgo nell'atto della partenza o dell'arrivo la grossa e allungata locomotiva del *direttissimo*, che con le sue leve poderose e lucenti sotto al suo fianco gonfio, trae senza sforzo dietro a sè i vagoni lunghi e arrotondati come gallerie, o se nella campagna ampia e solitaria, sul far della sera, attonito contemplo l'apparizione improvvisa di un treno diretto, che trapassa via come un impeto feritore dello spazio. Non più tedio e irrisione, ma salgono nell'animo e un sentimento grave e profondo di ammirazione e di soddisfa-

zione per la magnifica energia domata e un'incitazione gioconda per quel fervido impulso, per quel gesto meravigliosamente veloce.

Ed altrettanto mi accade se io guardo un tardo ronzino o qualche vittorioso *puro sangue* in cui pulsa nel sangue generoso e in cui freme nell'elastico muscolo sottile tutta l'alacrità del movimento; se scorgo una sgangherata bicicletta da nolo o una rigida e saettante bicicletta da corsa; se vedo un piroscafo antiquato con la macchina ansante posta a poppa o un *destroyer* cupo e raccolto, appollaiato sul mare, pronto a scattare come un proiettile immenso; se mi soffermo dinanzi a un automobile di vecchio modello, tremolante e puzzolente col motore all'indietro, o dinanzi a un bel mostro poderoso che tutto si scuote per l'agitarsi del suo cuore violento e che sta per distendersi in uno slancio più rapido del volo.

E due differenti impressioni io sento se vedo questi ordegni, queste cose, questi esseri fermi, immobili, o nell'atto di esplicare la loro funzione, e se io stesso mi trovo sugli uni o sugli altri. Nè diversamente io credo che sentiranno coloro in cui la vigorosa giovinezza suscita irrequieti entusiasmi di avventurarsi per tutti i regni della vita, di cimentarsi nel gesto più audace, di penetrare in tutto ciò che di più arduo e di più nuovo la modernità ci consente.

Talchè io sono portato a pensare che in tutto il complesso di cose e di opere che si riferiscono alla corsa, alla velocità, si trovi insito uno spe-

ciale elemento suscettibile di un giudizio estetico, poichè sono appunto estetiche o per lo meno vicine alle estetiche le sensazioni cui ho accennato prima. E ciò in particolar modo mi si è rivelato apprendendo le più recenti conquiste compiute dall'uomo sullo spazio, mediante una sua arme recente, l'automobile, e cioè le *performances* di Gabriel, del barone De Caters, del miliardario Vanderbilt che su vetture *Mors* e *Mercedes* raggiunsero l'uno per ore ed ore una velocità media di 105 chilometri all'ora, l'altro per alcuni istanti una velocità di 136 chilometri all'ora, e l'ultimo che una volta tanto toccò la velocità suprema di 148 chilometri e 555 metri nell'ora.

Immediatamente si evocò dinanzi ai miei occhi la visione di questo spettacolo grandioso, di questa fuga vertiginosa che sorpassa nella sua realtà furibonda i rapimenti e i voli prodigiosi di tutte le leggende. La fantasia popolare sia che si figurasse il carro di Febo corrente al galoppo degli infiammati destrieri le vie del cielo, sia che si esaltasse per i voli attraverso l'etra del divino messaggero Mercurio, sia che favoleggiasse di improvvisi rapimenti sopra fulminei nembi di fuoco, sia che intravedesse nelle tenebre e sulle nubi pazze corse di draghi, di alati corsieri, di streghe, sia che inventasse magici strumenti, stivali fatati, miracolose ali per superare mari e montagne, non ha concepito mai neppure nel suo sogno più temerario, ciò che la realtà oggi ci presenta, la bella e maestosa furia metallica, avvolta dentro una nube di polvere,

retta dalla mano dell' uomo in tale corsa delirante che pare una caduta dentro l'abisso.

E questo è bello, è veramente bello, perchè dimostra talune delle armonie supreme e delle energie insigni di cui si compone e si illustra la vita moderna. Vi è qui una potenza enorme rattenuta in un angusto congegno inerte, una potenza capace di distruggere e di creare oltre ogni possibilità umana, una potenza che centuplica lo sforzo umano, che è invisibile, immota, ma che una scintilla scagliatavi dalla volontà dell'uomo basta a far prorompere e ad agitare infaticabilmente. Vi è qui qualche cosa di vivente, qualche cosa di terribile che anela e che freme, che è impaziente di disfrenarsi tutto nel moto, che sussulta e scalpita e si impenna se contenuto; ma che poi si distende, si allunga, per un gioco mirabile, in uno slancio superbo appena è lasciato libero. Vi è qui qualche cosa di eroico; l'uomo assiso sul rigido seggio, come un re barbaro, col viso ricoperto da una dura visiera, come un guerriero, con il corpo proteso in avanti quasi a incitare la corsa e a scrutare, più della strada, il destino, con la mano sicura sul volante inclinato, con tutte le sue facoltà vigili, sembra invero il signore di un turbine, il domatore di un mostro, il reggitore sereno, assoluto di una forza nuova, colui che sta ritto nel vortice.

E così è; il giovine moderno che è al contatto con questa forza bruta e gigantesca, che la soggioga e che la guida, che ha acquistato l'esperienza di questi impeti formidabili di corsa e

che in mezzo a tale follìa dello spazio e delle cose, mantenne la sua via diritta fermamente, ha avuto una scuola di volontà e di energia più efficace di qualsiasi altra; tale via egli non smarrirà e la mèta raggiungerà anche in altre corse pazze, quelle della passione in mezzo agli odî e agli amori, ove gli altri uomini periscono. Un po' del suo cuore egli ha dato sì al mostro di metallo e di fuoco, ma il mostro lo ha ricambiato con un po' della sua possa e della sua durezza.

Nè soltanto dal punto di vista ideale è bella questa furia veloce del trionfatore, ma anche nei suoi aspetti materiali. Molti pregiudizî e l' inveterata abitudine si oppongono a che sia intesa la particolare e nuova bellezza dei nostri ordegni meccanici, delle nostre macchine da corsa, eppure essa si crea e si sviluppa floridamente, consapevolmente anche da sè contro tutti gli errori e malgrado l' indifferenza degli artisti. Tanto che già adesso come si sono formati tipi e linee essenziali e definitive in contrasto con altre anteriori, così si è costituita una estetica speciale della meccanica locomotrice, mercè la quale, come io scriveva in principio, si hanno criterî certi e generali per giudicare intorno alla bellezza di questa o quella macchina.

Anzi proprio in questi ultimi tempi è avvenuta una radicale trasformazione nel concetto fondamentale di questa modernissima estetica, trasformazione determinata dai nuovi tipi adottati per le necessità delle altissime velocità raggiunte.

Fino a pochi anni addietro la relazione tra

bellezza e velocità veniva stabilita con mezzi tutt'affatto esteriori. Si cercavano le apparenze di ciò che è veloce, si procedeva con impressioni superficiali. Si era osservato che gli esseri e le cose veloci sono agili, leggieri, sottili, aguzzi, epperò nelle macchine destinate a muoversi più rapidamente si cercava a qualunque costo di ottenere questi requisiti e di presentare questi aspetti. Una macchina da corsa veniva chiamata bella quando appariva più leggiera e più snella possibile, quando maggiormente si avvicinava alla forma ideale di un coltello tagliente, quando era dotata esteriormente degli organi che sembravano inerenti alla velocità.

Fu quello il tempo, sulla terra, delle locomotive brevi, del minor peso possibile, poste su ruote altissime come su trampoli; dei velocipedi sottilissimi, esili, lievi come piume con ruote smisuratamente alte, delle carrozze, dei *tilburys* leggerissimi, con le ruote altissime a raggi esili per le corse al trotto; e in mare, dei navigli stretti, lunghi, appiattiti, dalla prua affilata come una lama.

Un millimetro di meno nello spessore dei raggi di un velocipede o qualche centimetro di più nell'altezza delle ruote di una locomotiva, mandavano in visibilio; non vi erano raggi e cerchioni abbastanza sottili, non vi erano ruote sufficientemente alte per accontentare gli snobisti della velocità. E fino a un certo punto tutto ciò corrispondeva ai mezzi dinamici di cui si disponeva allora e alle velocità che si raggiungevano e che erano inferiori al chilometro per secondo.

Ma il rivolgimento fu rapidissimo; appena si applicarono sugli assi motori quantità di energia ingentissime, appena la velocità toccò e superò il chilometro al secondo, questo mondo fragile e leggiadro di cose esili, lievi e alte dovette scomparire, salvo a essere contorto, schiacciato, infranto in un attimo. E un criterio e un tipo completamente opposti vennero in prevalenza. Essendo necessario di irrobustire tutti gli organi principali della macchina per lo sforzo ben più grave a cui venivano sottoposti, essi si appesantirono, si ampliarono; quelle lunghezze delle leve e quelle altezze delle ruote non potevano più sostenere l'urto degli aumentati motori nè acconciarsi alla nuova rapidità di movimento, di rotazione; e in breve non si potè far a meno di rinunciare a tutte le leggerezze, le sveltezze e le sottigliezze prima in voga, incompatibili ora con i nuovi intenti.

Ed ora la relazione tra bellezza e velocità è ristabilita con mezzi, con forme, con aspetti eminentemente indicatori di potenza e di robustezza. Gli antichi modelli, magri, esigui, allampanati ci fanno sorridere come giocattoli, come apparenze illusorie, come tentativi puerili e inetti; adesso noi vogliamo vedere sopra tutto la forza, la solidità, la stabilità. È solo la forza più gigantesca che può darci la velocità desiderata e vincere le resistenze che le si oppongono. Noi vogliamo quindi che la macchina ci riveli anche esagerato, quasi paurosamente, questo suo vigore enorme, questa sua resistenza invincibile in ogni

più aspra prova; noi vogliamo il mostro, il colosso di una energia immane atta a soddisfare la nostra avidità di volo, a darci la sensazione di onnipotenza, a spingerci sempre avanti a tutti in qualsiasi gara; e noi ci sentiamo trascinati alla ammirazione e a chiamare bella la macchina quanto più ci apparisce greve e gagliarda, quanto più sembra gonfiarsi per la sua forza e affermarsi sulla terra, quanto più i suoi organi si rilevano e si ampliano come i muscoli di un atleta esercitato.

Ecco, in omaggio a questa nuova tendenza e a queste necessità, la locomotiva odierna da *express* capace di 120 chilometri all'ora, pesante, mastodontica come un monumento, con la caldaia immensa, abbassata e allungata sopra ruote basse a grossi raggi; eccone altre più recenti ancora e più pesanti arrotondate in ogni punto col corto fumaiuolo, con molte paia di ruote, un enorme cilindro di ferro strisciante sulle rotaie, e così i vagoni diventati essi pure lunghissimi e pesantissimi, riuniti l'uno all'altro, talchè l'odierno *direttissimo* non ha più nulla a che vedere con l'antico, è una terribile insegna di forza, è un nero, immenso tubo in movimento che può vincere ogni resistenza.

Il biciclo è relegato nei musei, la bicicletta pur serbando la snellezza e la leggerezza si è abbassata al possibile, piccole sono le sue ruote ma allargati si sono i suoi cerchioni e ingrossati per i pneumatici. Il *tilbury* è stato abbandonato del tutto, nella strada lo ha sostituito la mas-

siccia e ben costrutta *charrette*, nelle piste il bassissimo *sulky* a ruote non più alte di quelle di una bicicletta e circondate di pneumatici. Lo stesso è avvenuto per le macchine marine; se resta quasi immutato il modello degli *yachts* a vela, si è completamente trasformato quello delle navi a vapore destinate alle grandi velocità. I *destroyers* (caccia-torpediniere) capaci di filare oltre trenta miglia all'ora sono grossi e grevi, non hanno più quell'aspetto affilato delle vecchie torpediniere, ma mostrano in ogni organo corto e tarchiato l'immensa saldezza e forza in essi racchiusa; dal pesce agile e sottile eccoci al membruto capidoglio che sconquassa il mare. E giganti marini enormi, panciuti e possenti sono i nuovi piroscafi e *yachts* velocissimi, come il *Celtic*, lo yacht *Corsair* del Morgan, il *Lysistrate* di Gordon Bennet, sono le nuove corazzate, castelli, blocchi immani di ferro lanciati nel mare.

L'automobile in fine, l'arnese di corsa più moderno, è arrivato alla perfezione in questo nuovo tipo, in cui oggi si esprime la massima velocità. Una *Mercedes*, o una *Panhard*, o una *Mors*, da 60, da 90 cavalli, dà completo lo schema di questa estetica della velocità. Ha le ruote basse, forti e rudi con cerchi grossissimi, è lunghissima; tutta la vettura è pochissimo sollevata da terra, sul davanti ha il suo pesante motore che pare un masso cubico di ferro, i sedili sono ampî e bassi e rigidi, tutto è raccolto, tutto è corto, ma inspessito, massiccio, robusto; dal cervo eccoci all'elefante, al mostro dell'avvenire che scuote la terra al suo

passare, al bolide fumante e rombante che vola via in uno schianto e che l'uomo ha domato per la sua volontà.

Noi abbiamo adunque un complesso di sagome, di linee, di forme omai generalmente accettate e impiegate nei più differenti mezzi di locomozione; esse hanno il loro fondamento in necessità fisiche e in finalità pratiche, come ad esempio la tendenza ad abbassare il centro di gravità per ottenere una maggiore stabilità, donde l'aspetto più greve e schiacciato delle rapide macchine odierne. Tale complesso si può dire che determini lo schema, il modello simbolico della velocità e ne costituisca il codice estetico. Il suo scopo è essenzialmente la dimostrazione dell'energia, poichè questa è più che mai per noi la realtà inseguita dal nostro desiderio concitato, l'emblema della velocità massima, della velocità che assicura la vittoria, che conduce primi alla mèta suprema.

Sensazioni di velocità.

I.

Gli spettacoli di energia.

E li ho veduti tonanti e volanti i piccoli e magici ordegni domatori del fuoco e dello spazio, le fugaci e ferree meteore cavalcate dall'uomo e che gli consentono di vincere in corsa ogni essere vivo sulla terra e nell'aria. Li ho veduti o meglio li ho inseguiti con lo sguardo mobile e con l'anima ansiosa, dubitando della visione novissima, di continuo sfuggente, trasportato io stesso fuori della realtà, in una furia fantastica, come se quell'impeto errante e inafferrabile fosse dentro il mio sogno, oppure come se le forze moventisi penetrassero in me, per un inesplicabile incanto, straordinariamente moltiplicate.

Poichè invero lo spettacolo era sovrumano, quella dimostrazione di energia in perenne slancio, quello spostamento di cose tanto fulmineo da apparire incalcolabile, quella assurda esplosione di moto trasformata in gesto normale, oltrepassavano per una parte le potenzialità che noi siamo soliti di attribuire all'uomo pur coadiuvato dalla macchina, e per l'altra la misura normale della nostra percezione. Ed io quasi non saprei rinvenire espressioni atte a comunicare la caratteristica sensazione composta di ammirazione,

di trepidazione, di eccitazione che quella vista portentosa imprime in noi; non saprei trovare una immagine, un termine di confronto valevoli a significare quella sospensione spirituale, quella mancanza di respiro, istantanea per lo più, divenuta qui stato di coscienza duraturo, come se all'inverosimiglianza fisica che trascorre dinanzi agli occhi attoniti corrispondesse un'altra inverosimiglianza psichica nel nostro interno. Io non saprei adunque figurare quella strana, rara oscillazione in cui si trovava allora la mia sensibilità, come se fosse posta su qualche sconosciuto confine tra la ragione e la follìa, tra il possibile e l'impossibile, tra il reale e il miracoloso, tra la zona umana e quella sovraumana, se non che molto imperfettamente dicendo: che ciò che ognuno di noi prova assistendo allo sparo di un fucile, di un cannone, al momento dello scoppio; e cioè quell'inestricabile e vario barbaglio di impressioni, che vanno dall'urto per il rimbombo, dallo sgomento del lampo, dallo stupore che sempre induce in noi il manifestarsi improvviso di un fenomeno sconosciuto, lo scatto di un congegno pericoloso, all'impulso mentale con cui noi accompagniamo idealmente il proiettile alla mèta, invece di durare un attimo — e sembra che la nostra coscienza non sopporterebbe più a lungo una simile tensione — persista e si intensifichi gradualmente, facendo vibrare al massimo la nostra commozione, siccome persiste lo spettacolo di quel massimo di energie prorompenti.

E appena la quiete subentra, e quel turbine minuscolo fatto di un uomo e di due ruote si arresta, noi ci sentiamo per un momento come esausti per l'eccesso della tensione precedente e per un altro momento sollecitati, esaltati in ogni nostra fibra, portati a parlare vivacemente e bruscamente, ad agitare violentemente le membra, quasi per iscaricare una soverchia eccitazione accumulatasi in noi.

Era un mite pomeriggio del settembre; fine e delicato il cielo sul signorile paesaggio di Auteuil, che qualche impressionista ci ha reso prediletto con la sua pittura un po' incerta e azzurrina. I parigini più che mai appassionati di *sport* e sopratutto attratti dallo spettacolo di lotta e di energia e dal desiderio inconfessabile e crudele che punge dal fondo del nostro essere atavico, per cui l'estremo rischio nel quale può trovarsi la creatura umana ha un fàscino irresistibile, avevano affollato il grandioso velodromo del *Parc des princes*. Era annunciato un *match* fra tre dei più celebri corridori di fondo.

L'uno un inglese, un vero animale di razza, dall'organismo immune da tare e da decadenze, di una funzionalità perfetta, per cui istantaneamente senza attriti al punto di sforzo più intenso tutte le energie convergono e scattano coordinate per il massimo utile; l'altro un popolare campione francese, sangue generoso pronto a corrispondere per intero all'appello della volontà, e il terzo un giovane *stayer* rivelatosi in una gara precedente, disposto a qualsiasi sacrificio per acciuffare la gloria intraveduta.

Incominciò la corsa. Prima scesero in pista, e sbuffando e saltellando ad ogni scoppio scattarono via le motociclette allenatrici, riempiendo l'aria del loro fragore insistente, assordante. Oh i piccoli mostri infernali che sembrano godere della loro danza vertiginosa al ritmo di una violenta artiglieria, pare che utilizzino le energie più pazze, più disordinate e furenti della natura, le energie che schiantano e distruggono! Ed invero la loro corsa insensata sembra che avvenga come se continuamente erompessero, schizzate via dalla ferita di una mina incendiata, dalla apertura di un vulcano in eruzione, dallo scoppio di una bomba.

Regolata l'andatura, trovata la carburazione giusta — la norma per così dire di quel tumulto tempestoso — si apprestarono i corridori in bicicletta; partirono; ognuno con più o meno sforzo si pose nella scia del suo allenatore, e la gara cominciò: tutto all' intorno si sollevava l'ansia e si tratteneva il respiro al trasvolare di quell'uragano umano.

Più di qualsiasi forte apparecchio meccanico destinato alla corsa, come le grandi locomotive dotate di una potenza enorme superiore a quella di migliaia di uomini riuniti insieme, correvano perdutamente le tre coppie di uomini per mirabile disposizione di istrumenti, per lungo rigore di disciplina, per eroica tempra del cuore, gigantescamente irrobustiti, superando la loro istessa natura. E la macchina allenatrice, dal tenace cuore di ferro in cui scorre un sangue

di fuoco, non sopravanzava, non lasciava addietro l'uomo mosso soltanto dal suo fragile cuore di carne, ma gonfio di invincibile volontà. Non mai, tranne forse per qualche attimo, la ruota della bicicletta si staccava più di qualche centimetro dalla ruota della motocicletta allenante, quasi che tra i due ordegni, quello gittato avanti dalla forza inconsuntibile del fuoco e quello seguente per la forza meditata dell'uomo, si fossero stabiliti invisibili e indissolubili vincoli. E si vedevano le coppie sbucare improvvise nel rettilineo della pista, più rapide di qualsiasi corpo che si veda in moto, dell'acqua che piomba nella cascata, della pietra che cade nella voragine, della valanga che rotola nella valle; passare come un baleno, come un soffio, come un'idea tangibile davanti agli occhi esterrefatti, poi inclinarsi, abbattersi fino a terra, spaventevolmente nell'attaccare la curva elevata come una barriera e infine, fra lo sgomento e lo spasimo della folla, rialzarsi all'uscita della curva, fuggendo ancor più follemente come chi precipiti nel vuoto.

E la corsa proseguiva, gli uomini circolavano in quella vorticosa andatura di oltre 24 metri al secondo placidamente, serenamente, senza sforzo apparente; e ciò costituiva il lato meraviglioso, eroico dell'azione; questa facilità in confronto all'enorme energia impiegata e questa imperturbabilità in confronto al rischio mortale in cui continuamente si trovavano i corridori.

Lanciati a tale velocità folle, ben più della gloria, la morte è sempre davanti alla ruota fug-

gevole; ben più della gloria, è la morte che viene inseguita in questa corsa delirante terribile; un fato micidiale è perennemente sospeso sui loro capi; non tanto sulla pista essi corrono come saette quanto sull'orlo esiguo di un abisso sempre aperto; ad ogni istante, ad ogni metro, la morte li guata e può avvenire il salto brusco nell'al di là.

Poichè a tale velocità, lo si comprende facilmente, ogni incidente può costituire un pericolo estremo; la rottura di un pezzo, lo scoppio di un pneumatico, la minima disattenzione o irregolarità possono determinare la caduta, e la caduta è uno schianto, un urto tremendo, è un capitombolo che infrange e schiaccia, è lo sfacelo, è il colpo di mazza che atterra.

Ed i miei occhi sono ancora atterriti dalla minaccia esiziale che di un tratto piombò su quel gruppo di uomini alacri e vigorosi avvolgendoli in una massa informe di membra e di frammenti metallici scagliati da una forza invisibile contro il suolo e lo steccato. Appunto nella curva il campione popolare deciso a tutto arrischiare — *je risque le paquet,* egli aveva annunciato con temerità bonaria — si era spinto a tutta lena sull'inglese che lo precedeva, lo aveva raggiunto, correva parallelamente a lui, ma in alto, ove la curva è meno elevata; l'impeto della corsa non consentì alla sua motocicletta allenatrice lo svolto, questa slittò prima, poi piroettò inalzandosi come un essere vivo, con un gesto pazzesco, e ricadde travolgendo il suo guidatore.

Il corridore vi urtò dentro, ristette un istante, e poi sbalzato di sella, come un proiettile andò a battere parecchi metri lontano contro lo steccato, con un urto tremendo, donde rimbalzò esanime con le braccia aperte, povera materia bianca, greve, inerte sulla pista. Dall'uomo atterrato colava sul cemento cinereo un rivolo vermiglio di sangue, dall'ordegno infranto un rivolo infiammato di benzina, i due congegni portentosi, quello umano e quello meccanico, si vuotavano del loro intimo vigore, il sangue ed il fuoco.

Il lottatore era sconfitto, il guerriero dello spazio, il gladiatore contro le forze infinite della natura, l'atleta della velocità era vinto; un urlo lungo, cupo, non più umano come di vento cavernoso saliva dagli spettatori accorrenti mentre una piccola e pallida donna, la consorte del caduto, e in procinto di essere madre, stava ritta e ferma in una rigida e impenetrabile immobilità.

Un quarto d'ora dopo la corsa ricominciava e la folla urlava: *allez*, *allez*; si rinnovava così, a distanza di secoli, attraverso a differenti cicli di civiltà, ancora più intensa e tragica la scena del circo romano, quando il popolo *pollice verso* imponeva ai superstiti la continuazione della lotta fino all'eccidio completo.

Io non so se questa commossa rievocazione di quello che i miei occhi videro per la prima volta, potrà suscitare in altri, anche attenuata, la mia emozione; io lo spero, poichè appunto mi sono indugiato in essa allo scopo di giustificare la meditazione che il drammatico avvenimento

m'impose per intenderne i suoi elementi essenziali e i suoi caratteri distintivi, i quali debbono, a mio avviso, figurare in prima linea in quella specie di novissima estetica delle visioni presentateci dalla vita moderna.

Ed anzi tutto lo spettacolo sopra descritto, quello cioè di una gara ciclistica a lunga distanza con allenamento meccanico, non ha più nulla a che vedere con le antiche corse ciclistiche, non è più nè uno svago nè una festicciola improvvisata; esso appartiene a quella categoria di spettacoli insigni, che erano omai quasi del tutto scomparsi e che io chiamerei *dinamici,* nel senso che essi da una parte sono dimostrazioni di forza, anzi del massimo sforzo che in un dato tempo e in un dato esercizio può essere compiuto dall'uomo, e dall'altra agiscono in noi dinamicamente esaltando e deprimendo in una alternativa violenta le nostre forze vitali, istintive, quelle che formano lo schema del nostro essere. E in questo genere di spettacoli non mi sembra esagerazione l'affermare che lo spettacolo moderno supera tutti quelli passati; dalle battaglie, dai duelli dei gladiatori, dai combattimenti contro le fiere nei circhi, all' ultimo superstite, la *corrida*, senza tener conto di quelli minori come i giochi atletici, equestri ed acrobatici. E li supera per due ragioni. In primo luogo, una di queste corse ci presenta un complesso di cose e una tensione di energie quali non videro mai prima di ora e quali non vedono mai d' intorno i nostri occhi. Ad ogni *record* che viene battuto è un movimento

di un ritmo nuovo che si offre ai nostri sguardi e poi noi nella nostra esistenza abituale non abbiamo quasi mai modo di essere colpiti dalla visione e dalla fascinazione di una così alta velocità. Mentre invece il romano che assisteva a un combattimento gladiatorio vedeva una scena che la guerra gli presentava abitualmente e più in grande, talchè per lui, il piacere dello spettacolo proveniva, oltrechè dall'ansia per l'esito, anche dal veder rinnovato quel quadro di attività di cui egli sommamente si compiaceva. Meno solito era il combattimento contro le belve, ma anche questo non poteva cagionargli una emozione nuova nè presentargli qualcosa di non mai visto. Più nuove e più impressionanti debbono certo essere per l'uomo moderno e civilizzato le *corride*, poichè precisamente la vita circostante nulla presenta più di simile, ma in ogni modo anche questo è uno spettacolo che si riproduce continuamente eguale a se stesso.

Tutti poi questi spettacoli hanno una deficienza comune, essi sono bensì dimostrazioni grandiose di energia umana, tesa, moltiplicata dall'ardimento e dal pericolo, ma non rappresentano in ogni caso la massima tensione a cui può essere spinto lo sforzo umano. Per uccidere una fiera, per abbattere un rivale può talvolta occorrere uno sforzo minimo, e nel caso della *corrida* noi ne abbiamo spessissimo la prova, vedendo la facilità con cui l'*espada* esperto sgozza il toro furibondo.

In secondo luogo

..... quel vago
presentimento di terror, che i polsi
più veloci fa battere a la folla
quando il cimento di una vita umana
è converso a spettacolo.....

è più intenso e più acuto nel moderno velodromo che non nello stesso circo sanguinario, e la ragione è chiara; nessun altro spettacolo nè in passato nè oggi, specialmente, ha insito per il suo istesso modo di essere un rischio mortale così grande, così continuo. Una possibilità cieca di morte così sempre sospesa sul capo, vicina, immediata non ebbe il gladiatore e non ha l'acrobata volteggiante nel gioco più periglioso. Poichè mentre al gladiatore e all' acrobata la forza personale, il coraggio, l'attenzione, la sua virtù insomma possono assicurare la salvezza, tutto ciò non basta al corridore; egli ha di fronte un nemico terribile, invincibile e invisibile — il *caso.* Quando egli ha preso tutte le precauzioni, quando egli dispone di un vigore insuperabile, quando anche in corsa egli può spiegare tutta la sua vigile abilità, egli non ha eliminato una sola delle probabilità con cui il caso lo può stritolare. Che un guasto imprevedibile avvenga nella motocicletta che lo allena, nella sua bicicletta, o nelle macchine del gruppo che lo precede, che una gomma scoppi, che una vite si allenti, e la voragine nel cui fondo sta la morte gli è aperta. La morte cavalca in sella con lui, ed ogni attimo

che trascorre è proprio un guadagno che egli strappa all'insidia fatale che lo spia.

Taluno chiese perchè queste corse furibonde suscitino tanto interesse e tanto entusiasmo. Ora la domanda ci sembra invero inutile.

Tali gare costituiscono non solo l'ultimo, ma il più insigne spettacolo di energia che ci è dato di ammirare, i sentimenti che esse scuotono sono proprio quelli istintivi, essenziali che formano il fondo del nostro essere, dal primo uomo fino a a noi, presentandoci di fronte alla imminenza della massima catastrofe della suprema tragedia umana, la più alta prestanza dell'uomo che vi va incontro, l'eroismo.

II.

A 80 all'ora.

Rapidità, rapidità, gioiosa
vittoria sopra il triste peso, aerea
febbre, sete di vento e di splendore,
moltiplicato spirito nell'ossea
mole, Rapidità, la prima nata
dall'arco teso che si chiama vita.

d'Annunzio, *Laudi*, vol. II, pag. 302.

Ma più dello spettacolo della velocità è la velocità di per sè stessa, penetrata dentro il nostro essere, svolgentesi in noi, quella che più acutamente ci inebria, che ci fornisce tutto un insieme di sensazioni insolite, per cui la coscienza nostra sembra disporsi su un ordinamento nuovo

e le cose e il mondo rivelarcisi sotto aspetti ignoti, non veduti mai e che pertanto agiscono su di noi con la massima influenza.

La velocità ha, per così dire, su noi l'effetto delle sostanze estasianti, è una specie di oppio, di morfina immateriale e invisibile; al pari di questi inebrianti essa pare che ci trasporti fuori di noi, che sostituisca alla nostra personalità consueta, affannosa, tediata e dolorosa una personalità diversa, intatta e fresca, un'anima novella; pare sopratutto che alle nostre possibilità abituali e usate, di cui noi esperimentiamo quotidianamente la mortificante insufficienza, essa aggiunga tutta una serie di possibilità non mai possedute di cui non conosciamo l'estensione, di cui non possiamo divinare i resultati. Talchè sotto l'impero di quella ebbrezza tutto ciò che ci si presenta dinanzi e che ci colpisce, ci produce un'impressione straordinariamente interessante e dilettevole perchè non sentita mai, costituisce per noi ciò che è un novissimo giocattolo per il fanciullo, e nello stesso tempo ci consente l'illusione di possedere facoltà insigni per appagare ogni nostro desiderio, ed anzi quei desiderî che non possiamo mai attuare nella esistenza normale.

E se da una parte il pubblico con una passione sempre più acuta assiste alle corse poichè in esse scorge il solo spettacolo della età moderna in cui si manifesti un senso di eroismo e in cui si svolga una vicenda che commuove veramente nell'intimo la sua personalità istintiva,

dall'altra l'uomo moderno si affida sempre più gioiosamente alla voluttà della corsa e ne risente una più gradita delizia, poichè essa precisamente gli accorda almeno l'illusione di potere ciò che nella realtà gli è impedito.

E più si corre e più si correrebbe, e più la velocità aumenta più si vorrebbe accrescerla per spingere fino all'estremo la sensazione dell'esistenza artificiale che essa determina in noi. Il corridore sulla sua bicicletta, lo *chauffeur* sul suo automobile, se da principio possono seguire il corso dei soliti pensieri, se possono porre attenzione alle percezioni ordinarie, giudicare di ciò che vedono; a poco a poco, gradatamente vengono tratti in una zona irreale, a poco a poco tutti i loro pensieri, tutte le loro aspirazioni si fondono in una — correre più presto, sempre più presto — e tutti i loro sentimenti oscillano intorno a questa idea fissa. È una tendenza irresistibile come quella che spinge il morfinomane, il fumatore d'oppio a dosi sempre più grandi, è una tendenza che invade tutta l'anima, la quale vorrebbe abbandonarsi interamente in quel volo per attingere qualche sublime potenza, per operare qualche atto sovrumano.

L'ordegno di velocità è come la fiala della droga allucinante, il solo contatto ci pone in uno stato di cupido stordimento, esso è il varco per il sogno.

E lanciamoci in esso con tutte l'ale. Già il poeta ha descritto il fantastico eden dell'oppio e dell'*hatscich*, tentiamo noi di rivelare l'occulto

Olimpo verso cui l'uomo moderno ascende, non più con veleni micidiali, ma per l'esaltazione ritemprante della sua istessa forza celere.

Avventiamoci sulle nubi vorticose che non solo la nostra immaginazione eccitata, ma l'arnese di corsa disfrenata solleva, corriamo per la via aerea transumanati dalla sospensione del nostro spirito e trasfigurati nel nostro essere fisico e raccontiamo la storia della gesta, l'incanto del sogno.

Esso non è stato materialmente lungo. È durato un'ora. Ma la sua durata non conta, un istante equivale una esistenza quando compendia il supremo incarco umano, ed i sogni, sia in un attimo, sia per una intera notte, possono tessere il più meraviglioso destino.

Un colpo di manovella affrettato brutale, alcuni palpiti ineguali ansanti, un tremore per tutto il ferreo organismo, poi uno scoppiettìo rapido, uno squillo, un distendersi del metallo, uno scatto morbido dell'automobile, come un rapimento, come un soffio, ed eccomi avviato su nella nuova vita.

E tutto si appresta a ricevermi come un sovrano nel nuovo regno.

Dapprima, perchè gli occhi sono gravati dalle egre visioni abituali la strada sembra ostile.

Oh non sarà senza pericoli e senza lotte la magnifica conquista!

Ma questa umana angustia non trattiene, non turba per molto tempo. No, no, la strada non è ostile, può apparir tale per un istante se guar-

data di lontano, ma a misura che si avvicina essa si trasforma per il nostro gradimento, si concede con tutti i suoi favori, ci viene incontro, si amplia, si abbassa, si incava come a riceverci con riverenza, pare che accenni il gesto di una persona amorosa che apra le braccia per accoglierci, poichè così si allargano al nostro passaggio i margini della via, pare che come un tappeto improvvisamente si dispieghi sotto di noi. Si direbbe anche che per favorirci maggiormente la strada si muova, si animi, che essa accorra verso di noi sempre più premurosa quanto più noi le andiamo incontro in fretta. Si ha l'impressione che essa scorra sotto di noi, che sia mobile e sagace come quelle tele che i servi del circo, al salto della cavallerizza, con un moto repentino le fanno strisciare sotto i piedi.

Poi quanto più cresce l'impeto della corsa, quanto più siamo compenetrati dal ritmo della marcia furiosa, quanto più diventa sistematica l'ansia che ci trascina, viene costituendosi in noi col pullulare di sentimenti strani la coscienza particolarissima della nuova situazione.

Una duplice corrente concorre a formare il nuovo organismo cosciente.

Anzi tutto trasmigra in noi la rude potenza vitale della macchina e si aggiunge alla nostra, e per tale unione ci sentiamo straordinariamente ingranditi e fortificati, non siamo più uomini come eravamo prima, come sono tutti gli altri, noi siamo terribilmente armati e gli altri sono gli inermi, noi siamo esseri nuovi fortissimi, di

una specie ignota, centauri di carne e di ferro, di ruote e di membra.

Ci sale al cervello l'ebbrezza orgogliosa del nostro nuovo potere; già la funzione che compiamo sorpassa il limite delle forze umane, ed essa ci persuade che noi omai potremo fare cose inaudite, appagare ogni nostro capriccio. E intanto si smarrisce l'esatta percezione della realtà, le cose entrano con noi in un rapporto talmente inusitato che noi non ne sappiamo ancora istituire la valutazione, siamo come adolescenti veementi e inesperti al contatto con la vita, tutto ci appare possibile e facile, non esistono più ostacoli e impossibilità.

In secondo luogo noi ci sentiamo tratti a partecipare alla vita della macchina come se fossimo parte di essa, qualche cosa viene a immedesimarci nella sua formidabile mole, un vincolo di azioni e di reazioni ci collega al tenace corpo metallico, così che tutta la sua azione, il suo robusto palpito gioioso, la sua instancabilità, la sua indifferenza superba si riflettono in noi; noi siamo in ammirazione del *monstrum* infaticabile di cui formiamo lo spirito e la volontà.

E tutto ciò che ne circonda contribuisce a moltiplicare smisuratamente questa anormalità di sensazioni.

Guardando dinanzi a noi ogni punto lontano ci appare come una mèta agognata, di cui non ci sia possibile far senza; la fervida tensione in cui ci troviamo risplende altresì come un'indescrivibile aureola attorno a tutte le cose, così che

esse di qualunque genere siano, appena intravedute ci affascinano perdutamente; ognuna di esse ci sembra lo scopo di una intera esistenza, un tesoro preziosissimo da raggiungere a ogni costo, in una lotta furibonda, con un abbrivo delirante perchè altri non ci preceda. E una volta raggiunta tale mèta e spogliata così del suo incanto, questo trapassa ancora ad un'altra cosa lontana, la quale nuovamente ci chiama, ci attrae invincibilmente.

L'albero che sta in fondo alla via, la casetta sul colle, il paracarro allo svolto, un qualunque sasso che emerga, un'ombra, una figura umana, tutto infine ciò che ci sta dinanzi effonde per noi un inviolabile dovere di essere inseguito e raggiunto, come se fosse un termine fatale; se la morte ci sbarrasse la strada, se un abisso si aprisse dinanzi alle ruote voraci, neppure ce ne accorgeremmo e ci slancieremmo egualmente.

Dietro di noi invece, contrasto quasi tragico, è il nulla!

Se noi ci volgiamo all'indietro abbiamo la visione terribile della inanità di ogni cosa terrena, diventa una verità spaventosa la negazione ascetica, tutto ciò che un istante prima noi inseguivamo come il bene supremo, a prezzo anche della vita, appena avvicinato a noi, appena toccato, ecco che svanisce in niente, ecco che ritorna polvere.

Dinanzi a noi è il miraggio del nostro desiderio e dietro il *caos*, l'indistinto, il vortice; un *maelstrom* impalpabile, un turbine di polvere, una

nuvola densa in cui tutto si smarrisce, e in virtù della quale ci sembra di essere sollevati dal mondo reale come il profeta e l'eroe, come Elia e Romolo assunti nel mistero eterno.

Tutto adunque si smaterializza e si disgrega in un denso e arido vapor bianco; noi stessi diventiamo invisibili, ogni traccia di noi scompare in questa nebulosa primordiale degli elementi. A che preoccuparci, a che ricordare e meditare? Quanto un momento primo esisteva, un momento dopo non è più, la nebulosa caotica tutto involge e tutto strugge, la nostra impunità è assicurata. Non rivolgiamoci neppure!

Noi lasciamo un passato senza ricordi, senza segni, anzi non lasciamo neppure un passato, bensì l'increato.

Per un attimo ancora dentro al vortice polverulento discerniamo agitarsi forme umane, forme di animali, di cose in atteggiamenti concitati e convulsi, in atti di sbigottimento, di disperazione, ma vaghe come fantasime nella nebbia fitta; poi più nulla.

Pare quasi che noi fuggiamo la distruzione vertiginosa che ci insegue, e che noi stessi ne siamo la cagione, che la trasciniamo legata al nostro carro volante. Ogni giro di ruota fa il deserto dietro a sè, occlude una nuova zona di terra, di vita; continuamente dalla nostra sensazione limpida e definita, dal suo stadio concreto, il reale passa nel turbine dell'inesistente, come se tutte le cose pervenissero al contatto di una tal vampa che istantaneamente le volatilizzasse.

Però in questa massa confusa si riesce a distinguere una nota dominante, una impronta speciale, il furore. Pare che dietro di noi lasciamo altresì un solco di terrore, una scia di fermento folle, che invade tutti gli esseri; i pollai si agitano, i canili sbraitano, i cavalli s'impennano, le greggi muggono sbandandosi, gli uomini urlano, passa il mostro chimerico che disorienta il senso della creazione vivente. Ma non è soltanto per il terrore che tutto ciò avviene; se per un lato nella nuvola di polvere suscitata dalla macchina sembra dissolversi il mondo, per un altro lato sembra che da essa prorompa un fiotto di vitalità eccessiva. È un'onda prodigiosamente infervorante che la nostra furente energia in corsa infonde in tutti e per cui uomini, donne, fanciulli, animali si agitano in grandi e violenti gesti ed emettono lunghe ed acute grida, come se d'improvviso il tono della loro vita si fosse smisuratamente accresciuto.

Il mostro romba, il suo anelito tutti ci percuote, ci occupa, ci fascia, ci ossede, forma una invisibile cupola di fragore dentro i nostri grevi abiti di gomma e di pelli. Prima è il pulsare strepitoso del motore che si divincola e ora si scuote in uno scoppio continuo secco, e se noi gli inviamo una più abbondante corrente di sangue e lo incitiamo con un anticipato sprone, pungolo di fiamma, diventa sibilo sempre più acuto come quello della sirena, sibilo che sale per gamme più stridenti come il ronzio di un dardo scoccato, di una fionda allentata.

E tutto ciò ci eccita, ci arde, precipita l'onda del sangue, tende fino a spezzarsi i nervi, ci fa stringere le mani sul volante come attorno ad uno scettro o al corpo della femmina sommessa; ci fa appuntare gli occhi come dinanzi ad una conquista; ci schiude nell'anima una nuova possibilità di comando anelante di signoreggiare. Ci sentiamo su un trono e quanto ne circonda e poi si dilegua come larva impalpabile è infinitamente piccolo in nostro confronto.

La realtà istessa non ha più resistenza, non ha più energia di essere, nel nostro sguardo intento come quello di un maniaco, passano visioni piccine e fuggenti, negli orecchi rintronati non giunge in mezzo al fragore della corsa che un indistinto vociare di spavento; l'uomo ci apparisce come una minuscola e lenta vita, vetture, biciclette, cavalli ci sembrano cose di un'altra età, cose misere lontane, antiquate e insufficienti, la sola realtà bella che vive con noi è la macchina possente e sbuffante, e la sola certezza è il nostro sovrumano dominio.

Il carro di fuoco.

I nuovi mostri superanti in potenza tutti i loro predecessori si sono avventati con terribile frenesia, come sitibondi di strage, all'assalto dello spazio terreno. Hanno combattuto con selvaggio delirio, l'ebbrezza della lotta li ha resi indomabili, la loro forza enorme li ha trasportati fuori di ogni limite e l'uomo ha per un momento sentito tremare il suo cuore impavido, ha temuto che il mostro gli sfuggisse di mano, lo frantumasse nella sua furia esorbitante.

Ideati e costruiti durante l'inverno dentro officine in cui si espandono e cozzano per la creazione forze e masse grandiose come quelle che la leggenda e la scienza suppongono in azione negli antri sterminati e sconosciuti donde balzarono fuori i mondi e poi le torme degli esseri colossali in cui la vita si coagulò come i basalti nella montagna, i nuovissimi sauri meccanici di dimensioni enormi e di una potenza inaudita appariscono nella stagione propizia siccome la più gagliarda genitura del fecondo genio umano. Un piccolo uomo transfigurato dall'ansia del movimento e dall'aspetto del suo abbigliamento da corsa, il quale sembra continuare le linee grevi e basse della macchina e congiungere in una sola veemenza concorde l'uomo e il metallo,

siede all'indietro, all'estremo della groppa larga e rigida del gigante e ne regge, come dal più assoluto dei troni, l'impeto immenso. La leva che gli sta dinanzi disfrena in un attimo tutta l'aspra irruenza di mille incendi contenuti, di mille e mille braccia agitate in un delirio di violenza; quel vortice fulmineo che turbina nel motore, guizza per tutto il vasto e massiccio corpo di ferro e lo scuote e lo rende fremente della più rude insofferenza, come la folgore un istante prima di scattare, e quindi fa irrompere tutta quella massa inerte e colossale con l'impeto di un ciclone che non conosce ostacoli, che tutto schianta, abbatte e supera trasvolando via clamorosamente, brutalmente, irresistibilmente. È un atto invero sovrumano quello compiuto così dalla esile mano virile; basta una sua pressione lieve, e la tormenta è scatenata e il mostro è scagliato, e precipita come Lucifero rovesciato dai cieli nell'abisso; è lanciato il sapiente cumulo di ferro nel suo ardore instancabile per le vie della terra come un bolide ardente gittato da una mano divina per le vie planetarie.

Il volante che in queste nuovissime vetture è così abbattuto che sembra quasi appuntarsi contro il petto dello *chauffeur* è lo scettro definitivo cui docilmente obbedisce quell'uragano materializzato. Un lieve tocco della mano esperta e tenace e quella possa brutale cieca e indomabile con precisione meravigliosa si accende e si dirige per il suo cammino infallibilmente. Ed io

non trovo invero fra i tanti atteggiamenti dinamici dell'uomo moderno, fra i tanti strumenti sui quali l'uomo esercita il suo sforzo sagace alcuno che più di questo, del corridore audace, curvo sul volante dell'automobile e proteso in avanti come a spronarlo nella corsa o come trasportato, sollevato dalla corsa istessa, mi esprima la funzione eccelsa e faticosa del dominio, dopo una ardua ma completa sottomissione della materia ribelle; alcuno che più di questa asta rigida e inclinata mi rievochi la più estetica violenza dell'uomo antico, il gesto eroico del saettatore dall'arco ben teso; pare un dardo appuntato sulla cocca al momento del saettìo il lungo stelo che dal volante si insinua sul davanti della macchina e la trascina alla mèta sicura.

Certo è, e tutte queste immagini di cui mi valgo per avvicinarmi alla più fedele e completa espressione verbale della bella realtà poderosa e veloce ne sono l'indizio, che nulla rappresenta meglio, per così dire, il moto repentino del lancio, la vertigine del guizzo, resi perenni e continui e compendiati in una materialità concreta, che ne apparirebbe quasi l'antitesi, di queste grosse vetture da corsa allungate inverosimilmente, grevi e basse; specie di slitte, di zattere strane, striscianti volanti sulla terra come rondini smisurate quando ciecamente, a pochi centimetri dal suolo, sembrano ebre e gridanti inseguire in qualche invisibile corpuscolo la più fuggente larva di gioia.

Allorchè il quadruplo ed alterno motore, che

aspira di per sè automaticamente e forzatamente il fluido vitale che lo anima e del pari lo espelle, divenuto freddo e floscio, viene posto in movimento e pulsa libero col suo ritmo affrettato e strepitoso, la macchina freme e sussulta prodigiosamente di vigore inespresso, di tensione compressa come il più impulsivo degli esseri viventi. È ammirevole in questi suoi momenti di impazienza feroce. Fu detto per l'alata e decapitata Vittoria di Samotracia, troneggiante in cima allo scalone del Louvre, che ha nelle pieghe della sua veste racchiuso il vento, e che nell'atteggiamento della sua persona rivela l'impeto della corsa facile e gioconda; orbene, e non è irriverente il paragone, anche il ferreo mostro quando scuote e scalpita per il battito concitato del motore offre nello stesso modo una magnifica rivelazione di forza virtuale e dimostra palesemente la folle velocità di cui è capace. Lo si disfreni finalmente e tutto ciò che fremeva e tremava contenuto, si allungherà, si distenderà con l'agile movenza del levriero, del corsiero generoso, balzerà e si scaglierà per lunghe zone di spazio, esaltandosi del suo intimo ardore potente.

Ma un altro confronto assai più significativo e proprio mi è suggerito dalla visione delle fastose cerimonie con cui si è compiuta la celebrazione dell'impero indiano. La scena, quasi fuori del nostro tempo, delle torme di elefanti vistosamente bardati sfilanti nel gran Durbar di Delhi, col loro passo impacciato e pesante come di rupi semoventi, ha richiamato innanzi ai miei occhi

lo spettacolo modernissimo e ansioso di una riunione di grandi vetture automobili approntate per qualche gara. Ecco da una parte l'ammasso più colossale di carne vivente che prema oggidì col largo piede la terra, il mostro così enorme e tozzo, così vasto ma così lento di vita, così forte ma così imperfettamente costrutto, da essere guardato con uno stupore sbigottito come un ricordo di epoche remote e sconosciute, non più adatto per vivere in mezzo a noi, come un avanzo di combinazioni vitali omai cessate, di creazioni che non avvengono più e non hanno più ragione di essere, come l'ultimo esempio di una forma scomparsa e quindi inutile per noi, come uno sperduto nella nostra civiltà. Ecco dall'altra il carro di fuoco, le nuove *Mercedes*, Panhard, Mors, Gobron a novanta, a cento cavalli, la maggior somma di energia e di possibilità concentrata finora in un solo ordegno di locomozione libera, affidato alla mano dell'uomo, lo strumento di velocità più celere e indipendente che mai sia stato foggiato finora, di una tale velocità che oltrepassa nel futuro le nostre condizioni e il nostro tempo, talchè come l'elefante mi rende attonito e mi appare un estraneo fra noi per il suo atavico aspetto, così il mostro nuovissimo mi meraviglia per il suo disegno inaspettato; il primo mi fa pensare ai secoli più lontani nel passato della storia terrestre, il secondo a un vicino avvenire e alle prossime conquiste; l'uno non è più nostro, l'altro non lo è forse ancora.

Nel suo complesso questa specie di inverosimile arnese tanto più greve e massiccio quanto più veloce, ha in sè qualche cosa che ci perturba e ci impaura, che si allontana da noi, che ci supera nel futuro; la sua mole da una parte, la sua velocità estrema dall'altra sono per noi rapporti insoliti e quasi inesplicabili, noi sentiamo che essa non è ancora *nostra*, ma che è la macchina di un prossimo avvenire che la nostra giovinezza ci affida di signoreggiare.

Infatti non soltanto tutte le forme in uso dei varî sistemi di locomozione si sono mostrate inadatte a sopportare il nuovo impulso e il nuovo volo, ed una diversa, non tracciata mai prima, dovette comporsi, quale è appunto quella delle odierne grandi vetture, non soltanto tutta l'attrezzatura presente della civiltà, tutta la conformazione e la struttura della viabilità terrestre non potranno valere per la corsa vertiginosa, ma forse anche lo stesso organismo umano non potrà per ora cimentarvisi che straordinariamente e con determinate cautele.

Finchè la velocità delle vetture meccaniche si mantenne al di sotto dei trenta chilometri all'ora, e da quel tempo non sono ancora trascorsi dieci anni, finchè i motori non superavano i cinque cavalli di forza, come facilmente si ricorderà, niun tipo nuovo era stato trovato. E non era necessario. Lo schema solito della vettura a cavalli era sufficiente, e bastavano i materiali in uso; lo sforzo non era tanto maggiore. Ed io ricordo un vecchio catalogo del 1896, se

non erro, della casa Panhard e Levassor, in cui, descrivendo il più recente modello di quell'annata, si illustrava appunto una specie di grottesca e monca *victoria* con un motore a sei cavalli, e sembrava già una cosa inaudita, e si raccomandava di non far uso della più alta velocità, trenta chilometri all'ora! se non in casi eccezionalissimi e con la massima prudenza; tutti egualmente ricorderanno il senso di antipatia provocato da quei preistorici automobili, ai quali si rimproverava precisamente di non avere una linea propria decisiva, di essere nient'altro che brutte vetture. Guardando uno di quei vetusti ferracci, cigolanti e sbofonchianti, colpiva subito il loro aspetto incompleto, e la nostra consuetudine estetica veniva irremissibilmente urtata dalla mancanza del cavallo.

Ma non appena si accrebbe la potenza dei motori, da sei a dodici, da dodici a venti cavalli e si inalzò la velocità dell'automobile fino a sessanta chilometri all'ora, la sua struttura e la sua esteriorità si trasformarono radicalmente distaccandosi sempre più dalla vettura a cavalli. E per prima cosa, siccome queste energie e queste velocità non sono abituali negli animali terrestri, specialmente in quelli più a contatto con l'uomo, si lasciò da parte ogni traccia che in qualche modo venisse a richiamare l'intervento dell'animale; l'automobile prese risolutamente e spontaneamente una forma e un aspetto meccanico; non copiò macchine già esistenti, ma si collocò in mezzo a modelli di macchine presso a poco

della sua forza e della sua velocità, acquistò e dimostrò volanti, puleggie, ingranaggi, un po' vistosi, un po' angolosi, empiricamente combinati siccome nelle antiquate locomotive. Ma se così si era acquistato un tipo meccanico, non si era ancora inventato un tipo nuovo ed esclusivo; ed anche qui per la stessa ragione: bastavano cioè i tipi esistenti.

Perchè l'individualità della nuova invenzione prendesse consistenza indipendente e si mostrasse nitida occorreva che essa portasse a qualcosa di non mai precedentemente attuato, fosse capace di uno sforzo non mai avanti raggiunto, che essa insomma arrecasse un elemento dinamico di novità, con cui necessariamente doveva sorgere la nuova forma per tradursi in atto, come per ogni nuovo oggetto che cade sotto i nostri sensi si trova il vocabolo nuovo per denominarlo. E la forma non è che una specie di cifra concreta mediante la quale si manifesta ciò che prende esistenza. Un tale elemento dinamico di novità si ebbe con i motori ciclopici di sessanta e di novanta cavalli, con le velocità quasi inconcepibili di 130 e quasi di 150 chilometri all'ora. Ed ecco che il nuovo e speciale tipo non ha più bisogno di essere trovato, esso si è venuto formando di per sè a misura che gli organi dell'automobile si irrobustivano e si disponevano a seconda dei crescenti sforzi loro imposti e delle più rapide ed ardue funzioni loro attribuite.

Poche delle nostre macchine oltrepassano la velocità del chilometro al minuto, essa rappre-

senta, come ho già detto altrove, una specie di confine invisibile, ma difficilmente superabile, un confine, traverso il quale si entra in un mondo diverso con differenti necessità e leggi, come avviene quando in una ascensione aerostatica si è oltrepassata una data altezza, e tutta la nostra attività fisiologica deve modificarsi perchè sono modificate tutte le condizioni circostanti. Il nostro macchinario per la locomozione è stato appunto coordinato in vista del chilometro al minuto, se si vuole andare al di là occorre un coordinamento nuovo; cambiano talmente per un lato i mezzi interni e per l'altro le circostanze estèrne, che è imprescindibilmente necessario un nuovo piano, un nuovo schema su cui vengano a disporsi le potenze e le resistenze, le quali per il loro accrescimento pare che abbiano cambiato natura.

Ed ecco quindi le locomotive da direttissimo, auguste moli in confronto delle loro ave sottili trampoliere, ecco i vagoni cilindrati pesantissimi, per i treni spinti a 80 e 100 chilometri all'ora, ecco le vetture da corsa tipiche: Panhard, Mors, Mercedes, etc., tarchiate, massiccie, con il distintivo motore in avanti, fronteggiato da ritorti serpenti di tubi, o da uno scudo poligonale bucherellato come un nido d'api, che sono arrivate ai 120 chilometri all'ora.

Ma un altro impulso viene dato ora, anche il confine dei due chilometri al minuto è superato, tutta una nuova trasformazione si rende inevitabile; è già avvenuta, eppure noi non possiamo, per così dire, fissarne il perchè e il modo, tanto

questa velocità ci rappresenta l'incognito, l'inarrivabile.

Noi intuiamo che essa richiederà mutazioni profonde nel materiale, che essa rinnoverà per la terza volta l'automobile; già abbiamo sotto gli occhi il portentoso ippogrifo di ferro, ma se la sua apparenza ci è nota, ci sono quasi ignote, come avvolte in qualche bruma di futuro le condizioni appropriate in cui deve spiegarsi la sua funzione. I primi esperimenti sono stati quasi tragici, l'uomo giacque vittima eroica della temeraria corsa e del suo invincibile ardire, ma più ancora delle circostanze inadatte in cui si svolgeva la prova. Al nuovo ordegno non conveniva la conservazione di tutti gli altri elementi ad esso inerenti. Una nuova via, nuovi selciati, nuovi ponti, nuove stazioni, nuove protezioni e forse nuove mani reggitrici e nuove anime dominatrici gli occorrono.

Sono discesi giù gli straordinari colossi meccanici specialmente dalla gagliarda Germania, dalle cui selve, rigide e fonde nutrici di duri uomini, calarono i barbari giganti, dalle cui fonderie partirono per la vittoria i più micidiali cannoni e le dinamo più grandiose del mondo, dai cui cantieri salparono piroscafi immani come isole galleggianti; sono scesi giù i mastodontici carri del fuoco perfetti e sicuri alla conquista dei mercati latini e della palma nelle gare mondiali, fra l'ammirazione estatica degli *chauffeurs*.

Sono venuti dalla Germania, che fu la culla del motore a benzina Daimler e dove si tenta-

rono i primi esperimenti per l'accoppiamento di tal motore alla bicicletta, sono venuti a rivendicare la tenacia e la pazienza tedesca che parve cedere un momento di fronte al rigoglioso prorompere dell'automobilismo francese.

Sono scesi giù come massi cubici, come lastroni di ferro, rotolanti come valanghe, scivolanti per una secreta virtù infusa dal fuoco nei loro fianchi larghi, nella loro fibra densa e coerente; collocati sopra bassissime ruote sembrano strisciare la terra, come certi animali chimerici schiacciati, corazzati e domi dal potere dell'uomo, il quale stando all'estremo del dorso umanizza quel vigore primordiale. È per questa radenza con la terra, e per questa loro pesante robustezza che essi possono lanciarsi a siffatta paurosa velocità di 150 chilometri all'ora, velocità oltre alla quale noi non sappiamo più concepire alcun contatto col suolo e ricorriamo al proiettile o a qualsiasi altro oggetto che non ha attrito se non che coll'aria. Eccoci adunque in possesso del vero e massimo tipo di corsa consentitoci oggi per la più vertiginosa fuga, o per il più affannoso inseguimento; esso ruota su due tonde colonne d'aria che spinge sempre avanti di per sè a pianeggiare e ad inghiottire le asperità ostili del suolo, esso rade la via come una lama smisurata che tutto recide, come un'onda formidabile che tutto appiana.

Oh nella corsa folle, eccitata dalla vampa tonante, ancora ci sopravanzerà l'inseguita felicità?

La corsa tragica. (1)

Il telefono e il telegrafo hanno diffuso per tutto il mondo con un lugubre affanno l'annuncio

(1) Intendo parlare della grande corsa automobilistica Parigi-Madrid, limitata poi al percorso Parigi-Bordeaux per le disgrazie avvenute.

Come è noto essa costituiva il grande avvenimento sportivo che tiene in ansia corridori, industriali e pubblico di mezza Europa; certo era la prova più importante, più ardua e più celebre dell'annata per tutti gli automobilisti, era la prova per la quale le grandi case costruttrici compivano i più insigni sforzi, i massimi sacrifizi, poichè la vittoria costituiva indubbiamente un'alta patente di superiorità e una eccellente *réclame* sul mercato mondiale automobilistico.

Inoltre la determinazione del percorso della gara *Parigi-Madrid*, stabilito fino dal principio dell' inverno, aveva fatto sì che le più accreditate ditte vi si preparassero con una straordinaria abbondanza di mezzi e di cure, per assicurarsi le maggiori probabilità di vittoria. Se nella Parigi-Vienna talune ditte sopportarono spese per centinaia di migliaia di franchi, per la Parigi-Madrid tali spese furono infinitamente accresciute. Basta pensare che ogni ditta lanciò nella corsa non un solo ma numerosi veicoli; la sola casa Panhard vi mandò dodici grosse vetture, fabbricate espressamente, guidate dai più rinomati *chauffeurs*, e altrettanto fecero le Mors, le Mercedes, le Darracq, ecc. Erano milioni e milioni di franchi convertiti in ferro, in pneumatici, in benzina, erano le più sottili trovate del genio meccanico, le più rudi opere dell'uomo distese in fila precipitante e divampante tra la capitale francese e la capitale spagnuola.

degli incidenti mortali avvenuti durante la prima tappa della corsa Parigi-Madrid, quasi che quella

---

La corsa cominciata il 24 maggio 1903 doveva compiersi in tre tappe, partenza il 24 maggio mattina da Versailles e arrivo a Bordeaux, 552 chilometri; partenza il 26 maggio mattina da Bordeaux e arrivo a Vitoria, 335 chilometri; partenza il 27 maggio mattina da Vitoria e arrivo a Madrid, 420 chilometri.

Il numero degli inscritti oltrepassò ogni previsione. Le inscrizioni avevano raggiunto la cifra di 314, comprendendo macchine di ogni tipo e potenzialità, dalla Napier a 110 cavalli alla motocicletta a 6 cavalli.

Vi figuravano i più famosi nomi dello *sport* automobilistico, sia come conduttori, sia come fabbriche. Citiamo: Jarrot, De Knyff, i due fratelli Renault, i tre fratelli Fournier, Werner, baron de Caters, Madame du Gast, Corre, Hieronymus, Farman, Storero, Gasté, Rigal, Charron, Vanderbilt, baron de Forest, baron de Crawhez, Edge, Girardot, Lamberjack, Bugatti, Osmont, Gabriel, Lesna, Rivierre e una quantità di debuttanti già noti in altri *sports*.

Come marche troviamo: Panhard, Mors, *Mercedes*, Renault, De Dietrich, Dion Bouton, Decauville, Clément, Darracq, Richard, Rochet-Schneider, Pipe, Ader, Hotschkiss, Napier, la marca italiana *Fiat*, condotta dallo Storero e dal Lancia, Gobron-Brillié, Peugeot, Charron et Girardot, Wolseley, Serpollet, la motocicletta Werner, ecc. Guidavano le *Mercedes*, i nuovi giganti da 90 cavalli delle officine di Cannstatt: Werner, baron de Caters, Hieronymus, che tiene il *record* della *Turbie*, ove si uccise il conte Zborowski, Degrais, Kohler, Jenatzy, Braun, Gastaud, Foxal Keene, Francis Terry, Warden, Harkness, Dannat.

I conduttori delle dodici *Panhard* erano René de Knyff, M. Farman, H. Farman, Teste, Chaucard, baron de Crawhez, E. Lamberjack, Leys, Heath, Berteaut, Rolls, Gondoin.

catastrofe meccanica fosse un evento straordinario, unico memorando nel mondo moderno, in-

---

La schiera delle *Mors* era comandata da Henry Fournier, A. Fournier, Vanderbilt, Gabriel, Léger, Rigal, Salleron, baron de Forest.

I colossi designati alla vittoria erano la *Mercedes*, la *Mors*, la *Panhard*.

La *90 cavalli Mercedes* attesa con tanta curiosità destò invero l'ammirazione e il terrore. Era presso a poco del tipo di 60 cavalli a ruote basse ed eguali, con la differenza, che il seggio era collocato molto più all'indietro, sull'asse posteriore, con l'asta del volante molto più inclinata. Il motore era a quattro cilindri e al freno ha reso più di 90 cavalli; 12 litri d'acqua bastavano al raffreddamento, e il veicolo pesava 990 chilogrammi. Si calcolava che potesse raggiungere una velocità di 150 chilometri all'ora.

La *Napier* era la vettura inglese montata da Edge, il detentore della coppa Gordon-Bennet. Portava un motore di 110 cavalli.

Le *Panhard Parigi-Madrid* avevano un nuovo motore da 70 cavalli, il motore inclinato in avanti così da portare più in alto il suo volante che era enorme, tutte le valvole erano comandate. Le vetture avevano tre velocità, l'accensione si faceva per accumulatori, i pignoni delle catene erano eguali. La parte posteriore della vettura era eguale al tipo Parigi-Vienna.

La *60 cavalli Benz.* Era un nuovo tipo, del peso di 655 chilogrammi; con motore da 60 cavalli a 4 cilindri, del peso di 210 chilogrammi. Tre velocità, doppia accensione.

Erano pure notate le torpediniere De Dietrich, la vettura Wolseley, le vetture leggere Renault più allungate del tipo Parigi-Vienna, le 100 cavalli Gobron-Brillié, non ancora del tutto *au point*, ma che poi presero una brillante rivincita nel *record* del chilometro; la 40 cavalli Charron et Girardot, la 8 cilindri Ader, le Serpollet, ecc.

sanguinato ogni giorno in ogni centro di attività umana. Si trattava di alcuni morti e di alcuni feriti, di macchine incendiate ed infrante.

L'annuncio ha prodotto una forte impressione, e veramente a prima vista, non ci si può sottrarre da un senso acuto di orrore di fronte allo spettacolo tragico di queste disgrazie mortali, provocate senza bisogno, per un puro esperimento sportivo.

Si aggiunga a ciò l'antipatia di tutte le persone tranquille e consuetudinarie contro l'automobile, il fermento, il terrore che l'automobile in marcia lascia sempre dietro di sè, la sorda ira di tutto il pubblico a piedi contro la macchina formidabile e veloce, le incitazioni degli umanitarî, dei pietosi, dei deboli contro le violenti manifestazioni di energia, e facilmente si capirà l'altissima e generale protesta che si è elevata contro l'automobile e le corse.

Sono io il primo a lamentare le vittime, a essere conturbato da queste letali sciagure, a desiderare che si abbiano a evitare nell'avvenire, ma nello stesso tempo non mi unirò mai alle esagerazioni furibonde che proruppero in quei giorni contro l'automobile.

Io non dimentico che avvengono disgrazie in ogni genere di corse. Le corse di cavalli, di biciclette, le stesse regate hanno i loro lutti. Numerosi fantini e ciclisti hanno insanguinato e insanguinano le piste, e niuno però è insorto a chiedere l'abolizione delle corse ippiche e ciclistiche. Avvengono disgrazie ogni giorno, cau-

sate dai varî mezzi di locomozione, dalla ferrovia alla vettura, e niuno chiede che si rallenti la velocità dei treni o si impedisca la circolazione delle carrozze.

Ma quasi tutti insorgono contro l'automobile. Un cavallo prende la mano, trascina la vettura a corsa pazza, schiaccia una donna, un ragazzo; pochi se ne preoccupano; un automobilista per schivare un ostacolo cagiona lo stesso danno, e all'indomani tutti i giornali pubblicano il telegramma del disastro, i contadini si armano di vanghe, la folla vuol linciare lo *chauffeur*.

Nelle prove dello *yacht* inglese il *Samrock*, che ha conteso la famosa coppa ai rivali americani, si è spezzato l'albero, vi furono morti e feriti; l'anno prima poco mancò che lo stesso re Edoardo giacesse vittima dell'identico infortunio: nessuno ha protestato per impedire il rinnovarsi delle prove, anzi più che mai gli inglesi hanno incoraggiato il milionario costruttore a ricominciare da capo.

Invece se esperimentando automobili in vista di una corsa si verificasse qualcosa di simile, i cittadini tuonerebbero contro la macchina di morte e le autorità non lascierebbero compiersi la corsa.

Ma queste ed altre ragioni non valsero a trattenere le furie degli scalmanati, i quali con irritazione sempre più balorda hanno continuato a gridare contro gli automobilisti e contro le corse, invocando misure rigorosissime contro questi nuovi fattori di barbarie, di brutalità.

Ora anche su questa ultima conclusione ci sarebbe da discutere a lungo, se i fatti non avessero una importanza ben superiore a tutte le teorie.

Si potrebbe dire in primo luogo che dai più si chiama barbarie ogni manifestazione di energia e di coraggio, ogni sforzo compiuto dall' individuo per affermare e imporre la propria superiorità; che si chiama barbarie la virtù che oggi non fa comodo a certi dottrinarî e propagandisti politici, la virtù del soldato e, in genere, la fierezza, l'audacia, il vigore della volontà, l'impeto, l'intemperanza, la sfida alla morte.

Si potrebbe dire che per la depressione e la costrizione imposte dai costumi democratici, dalla morale umanitaria a taluni istinti fondamentali dell'uomo, la società si impiglia in una specie di marasma debilitante, e in cui possono viceversa avvenire scoppî e reazioni terribili.

Limitato e rinnegato in ogni guisa l'istinto di avventura e di conquista, avversata sistematicamente la pugnacità, precluso rigidamente all'individuo l'istinto primordiale di far valere la propria supremazia, è molto facile che da una parte avvengano pervertimenti deliranti, esplosioni stravaganti, e dall'altra parte che davanti ad una necessità grave e tremenda non si trovi più l'energia capace a fronteggiarla e a sacrificarsi.

Un tempo, l'esercito, la guerra, poi i viaggi, le conquiste coloniali, le esplorazioni, potevano accogliere queste forze esuberanti; servire come sfogatojo e temprare le anime e i corpi in vista di un serio cimento. Adesso tutto ciò è quasi

scomparso, o si è molto attenuato; e naturalmente, come sempre avviene, quando non si può più andare per la via maestra ci si avventa per i sentieri tortuosi.

Le rivendicazioni sociali sono state, ad esempio, uno sbocco per alcuni di questi insofferenti, ed è noto come molti giovani ricchi si siano dati all' anarchismo, divenuto per un momento di moda, come uno *sport* fra le classi signorili e disoccupate.

Anche l'arrischiar la pelle può essere un bisogno e può divenire una abitudine, e quando non si può più farlo per la buona causa, lo si fa per una cattiva e magari per giuoco, lanciando una bomba.

Fortunatamente la macchina è arrivata a tempo, come una salvezza, a schiudere un varco per queste energie contenute e vibranti come molle represse.

La macchina è venuta ad appagare questo bisogno di emozione, di avventura, di rischio; è apparsa come un immenso impero nuovo sul quale esercitare le proprie energie ed estendere il proprio dominio. E l'uomo si è lanciato sull'infuocato motore per sfogare il più prepotente ed anche il più nobile dei suoi istinti, l'istinto che ha dato alla umanità le glorie più insigni, e alla civiltà i supremi fasti e le immense forze di cui oggi dispone.

L'uomo corre perciò in automobile, si eleva perciò in pallone, con ardimenti di cui non si aveva più esempio, e che tanto erano scomparsi

dalla nostra abitudine e dalla nostra memoria, da essere ora giudicati tra lo stupore, come follìe, con un sangue freddo di fronte al pericolo, con una fermezza talmente imperturbabile di fronte alla morte, che tranne fra i militari, erano per noi virtù sconosciute.

E questo stesso uomo che, venti anni or sono, avrebbe giuocato il suo patrimonio in una stupida partita notturna di macao, che si sarebbe fatto notare per qualche suo eccentrico abbigliamento, o per scaraventare dopo una cena, bottiglie e piatti nella strada, che ancora pochi anni addietro avrebbe lodato Ravachol, e forse lo avrebbe anche imitato; questo stesso uomo che vent'anni or sono non avrebbe posto mai a repentaglio la propria persona, che tra molli piaceri o tediosi lavori avrebbe trascorso una egoistica esistenza, che al cospetto di un pericolo non avrebbe neppure saputo concepire l'idea del sacrificio per salvare gli altri, oggi si è trasfigurato, oggi è diventato un meccanico, oggi conosce una delle più meravigliose opere del genio umano e la apprezza; oggi vive di una vita rude e libera, oggi si entusiasma e lavora, sopporta disagi e sfida tranquillamente il più terribile fato.

Lo farà per diletto, per *sport*, senza una finalità immediata o elevata, e sia pure, ma la tempra non va perduta, ma la volontà si riafferma e si indurisce, il coraggio si accende, il corpo stesso si ringagliardisce, e questo uomo, come oggi infrange se medesimo in corsa contro

l'ostacolo per uno scopo in apparenza futile, come oggi per l'ebbrezza della velocità, o per arrivare primo schianta se medesimo e la propria macchina, domani non si rifiuterà davanti alla necessità grande, davanti al sacrifizio completo per il più nobile ideale, si seppellirà sotto la mina incendiata dalla sua mano che non trema, si inabisserà nel fondo del mare con la sua nave, arderà nell'incendio per la difesa della patria e degli altri uomini.

Oggi egli è chiamato temerario e folle, domani sarà detto l'eroico.

Perchè invero fu eroico nella terribile corsa.

Chi la vide non la dimenticherà; chi la vide la racconterà; serberà negli occhi la spaventosa visione delle meteore novissime polverulente, domate dall'uomo e dirà della lunga via di cui la folla avida formava le viventi siepi limitari, della lunga via in cui l'uomo pallido e mite, pietoso e pavido del principio del secolo XX, giganteggiò trasfigurato nel più folle degli ardimenti e disseminò le sue membra stritolate nel gesto più furibondo.

Per la narrazione, che l'ansia del ricordo indimenticabile renderà appassionata ed enfatica, la tormentata strada vermiglia diventerà come un agone leggendario, come uno di quei mitici territorî sconvolti da qualche sovrumana febbre bellicosa, e che serbano ancora nella lucentezza delle rupi corrusche, nell' atteggiamento delle zolle minacciose, l'impronta tragica della catastrofe, come un oceano improvvisamente indurito per i secoli nell'istante della tempesta.

Ed invero se il terreno famoso di Ilio e di Argo sopportò un furore d'eroi quale mai più tremendo riarse altrove, la moderna strada, il monotono nastro bianco che si stende per 552 chilometri tra Versailles e Bordeaux, fu il 24 maggio 1903, teatro di un'immensa vicenda che finora non ha l'eguale.

Mentre le vie terrene in questa nostra civiltà mercantile, preoccupata di vantaggiosi affari e di modesti piaceri, sono la sede di una consuetudine lenta e tranquilla, sono il tramite del lavoro e del guadagno; — vi passa la fatica umile ed utile dell'artigiano e dell'uomo agreste, stanco vi si trascina il viandante misero, greve; vi avanza il carro tirato da bovi e da muli e solo per brevi tratti vi trascorre il cavallo al trotto o il ciclista ansante, e non più vi risuona, se non per taluna innocua parata, il cadenzato passo delle moltitudini armate per la battaglia; — mentre le vie terrene porgono propizî ritrovi agli indugi contemplatori dell'artista e alla placida arcadia dei turisti e vengono glorificate dai filosofi e dai demagoghi come anella e fila di armonia e di amore tra le genti; — questa via sola, unica fra tutte, tremò e rimbombò dell'orrore della strage e della vittoria; questa unica via fu risolcata ieri da un turbine di rivalità feroce, fu battuta dall'impeto di una mostruosa cavalcata mortale e fu illustrata dalla porpora del più generoso e ardente sangue umano e ancor più — inaudito prodigio oggi — dal volere umano elevato, come cantò testè il Poeta, sopra la morte.

E il contrasto tra questo campo così spietatamente combattuto e gli altri pacifici convegni della utilitaria attività umana è stato così acuto, così pungente, da riuscire intollerabile.

È stato un urto risvegliatore, un brutale strappo per tutte le quiete coscienze. Esse credevano che l'uomo, omai addomesticato alla rinuncia dei suoi più fieri istinti, non dovesse più avere velleità di lotte, di conquiste, di ribellioni; invece un formidabile fragore le riscosse ed intravidero, sussultando, tra nuvole di polvere, come dentro a un sogno angoscioso, risorgere proprio dall' arnese più recente e perfetto del genio umano, dalla macchina, dal prodotto del pacifico lavoro, l'uomo primevo in tutta l'interezza dei suoi istinti, in tutto l'ardore delle sue passioni; videro sgomenti, dal calcolatore e dal gaudente, dall'ingegnere e dal fabbro prorompere la primordiale virtù del guerriero!

Che era mai avvenuto? Ma come? oggi che la vita è tanto cara e che le si è attribuito un valore inestimabile, così da porla in cima alla scala di tutti i valori individuali e sociali, c'è ancora della gente che la arrischia per gareggiare e non già per il bene dei proprî simili? Vi è della gente che osa sfidar la morte e che dopo tanti sforzi di una educazione pratica e debilitante ha ancora un cuore così saldo e tanta energia esuberante da salire su una macchina gigantesca di una forza smisurata, scagliata a velocità incredibile? In questo secolo, consacrato alla fraternità, alla propaganda contro la vio-

lenza e contro la guerra, contro il soldato e contro la sua virtù, vi è della gente ancora che è invasa da una vera frenesia agonistica, che è posseduta dal demone della lotta, che si cimenta in gare tremende per puro gioco, e il pubblico assiste e si entusiasma a simili spettacoli? E vi è una macchina, un congegno creato nella nostra industre civiltà dell'acciaio, che richiede e suscita nell'uomo moderno le qualità del combattente, che infonde passioni e sentimenti così divampanti, che rende capaci di simili atti?

Ma questi uomini non possono essere che pazzi e questa macchina non può essere che un ordegno infernale, uno strumento di follìa e di morte!

La conclusione veniva necessaria e la condanna fu inesorabile.

Il timido e mansuefatto borghese, il demagogo, l'umanitario, il profeta della pace e colui che adula l'ignoranza del pubblico, furono concordi: Si distrugga fino dall'inizio questo pericoloso elemento perturbatore, si arresti questo slancio verso l'antica *virtus,* si cancellino questi esempî di pervertimento civile.

Da qui l'appuntarsi di tutte le ire, di tutti gli sdegni contro l'automobile, gli automobilisti e le corse. Non si dice chiara la ragione, ma ciò che si detesta e non si vuole è l'incitamento del coraggio, è la scuola e la tempra dell'energia; tutti gli altri argomenti che di solito si adducono, o non sono che pretesti e finte o hanno una ben esigua consistenza.

Dopo aver letto con molta pazienza quanto si

scrisse a proposito della corsa Parigi-Madrid, io mi sono persuaso che questa è la ragione essenziale di tutte le proteste, di tutte le esagerazioni inorridite contro i misfatti dell'automobile.

Si è arrivati persino a sofismi di questa sorta: “ Sarebbe ridicolo che si pensi a risanare terreni malarici e si permetta d'altro canto che della gente dissennata si sopprima per un capriccio „. E si è confermata l'illazione con una massima di ordine generale: “ La santità della vita, il rispetto dell'integrità fisica dell'uomo, è una delle conquiste di cui più ci compiacciamo „.

Noi potremo in teoria compiacerci del rispetto per la vita umana come di una nostra conquista, ma in realtà niuna civiltà come la nostra è stata mai più micidiale. Oh noi sappiamo far pompa di impietosimenti e di tenerezze, noi potremo anche vantarci di avere attenuato la violenza aggressiva e diradato le guerre, ma è la stessa nostra industria pacifica che è una terribile, diuturna e inumana guerra in cui sono impegnate moltitudini innumerevoli, più grandi di qualsiasi esercito. La violenza che abbiamo addolcito in noi la abbiamo, per così dire, trasportata fuori di noi, adunata nelle nostre macchine, negli arnesi del lavoro, la abbiamo rivolta contro la terra, contro la natura, che oggi ferve tutta quanta, come un illimitato e percosso campo di battaglia. Ci siamo circondati di mostri immani di ferro e di fuoco, capaci di stritolare, non l'uomo soltanto, ma le montagne; ci muoviamo tra energie che noi abbiamo sotto-

messo in un rigoroso ordine meccanico, ma di cui il solo contatto può dare la morte fulminea, può ardere una città come un rogo.

Non più nella guerra ma nella pace l' uomo contemporaneo, dall' infimo operaio minatore al più insigne ingegnere elettricista, opera in un rischio mortale; non vi è miniera che non abbia sepolto migliaia di cadaveri, non vi è officina che non sia stata insanguinata, non vi è gabinetto scientifico che non abbia come un altare, assistito al sacrificio di una nobile vita umana. Il sangue, il buon sangue umano ha reso purpuree tutte le vie che si additano come conducenti alla pace, il buon sangue umano è stato il necessario battesimo di quelle che noi celebriamo come conquiste pacifiche, ed è sempre il buon sangue umano che non mai come ora in copia più abbondante viene versato, profuso sulla nostra egoistica ricchezza industriale, rilodata e goduta senza scrupoli, come il premio della pace.

E non è la vita umana, nelle sue fonti essenziali, che viene inesorabilmente minata e falciata, con la anemia e la tubercolosi, assai più perniciose delle catastrofi, in mezzo al tempio istesso della pace, nella moderna metropoli operaia: sia la miniera, sia l'acciaieria, sia la tessitoria?

Se nelle concioni politiche la santità della vita non ha mai ricevuto un più alto ossequio di consentimenti e di frasi risonanti, nella realtà della vita invece non ha mai avuta una così scarsa importanza. L'uomo non aggredirà più l'uomo, non si compiacerà come in passato dell'atto vio-

lento della uccisione, ma non esita per il suo guadagno a sacrificare freddamente le ciurme lavoratrici; la nostra civiltà avrà reso men sanguinante la guerra, ma in compenso ha reso vermiglia la pace, ha creato tali voraci necessità che assorbono ecatombi di vite umane, talchè noi ascoltiamo Tolstoi, colui che ha portato fino all' ultima conseguenza logica l' umanitarismo, chiamare, maledicendo, l'industria e la scienza carnefici dell' umanità moderna. Certo è che l'uomo muore, uccide ed è ucciso nelle attività della pace, come dianzi in quelle della guerra, egli è sottoposto alla stessa rigida legge mortifera, conquisti ricchezze di altri uomini o ricchezze della natura, con la sola differenza che questa nuova forma di morte è oscura e silenziosa e non appaga l'istinto pugnace e avventuriero che freme represso in ogni cuore sano e gagliardo.

E si indica come antitesi stridente il risanar terreni malarici e il consentire le pericolose corse di automobili!

Ma dove è l'antitesi?

Forse che l'opera del risanamento non espone i lavoratori a un influsso di morte? Voi risanate le zone morbose e vi mandate intanto operai a morire. Persino il medico, la più bella figura di eroe salvatore dell'età moderna, mette a repentaglio la sua esistenza per una tale opera di risanamento! E poi ragionando in questo modo si potrebbe pure domandare: Se risanate terreni malarici, se elevate ospedali, perchè fabbricate

officine elettriche ove circolano correnti a potenziale altissimo, fulmini omicidi cui nulla resiste?

Ci si risponderà: Tutto ciò è utile, è benefico per l'umanità, il sacrificio va a vantaggio altrui, mentre l'automobile è un lusso inutile, quando non è dannoso.

Portata in questi termini la questione si fa spinosa. In primo luogo se si comincia per l'utile ad ammettere eccezioni al principio della santità della vita umana, il principio medesimo ne risulta intimamente leso. Si troverà sempre modo di giustificare qualsiasi infrazione alla integrità fisica invocando una qualche utilità, e viceversa se per giudicare dell'eroismo si deve ricorrere alla equazione della utilità sarà molto facile demolire ogni più puro eroe. La valutazione dell'eroismo diventerà un apprezzamento meramente mercantile e personale, a seconda degli interessi individuali. Un sacrificio che non avrà dato frutti per me, non sarà più eroico; e più anzi sarà ideale, elevata la causa per cui l'uomo affronterà la morte, più sarà astratto e universale il fine a cui egli si voterà eroicamente, meno egli avrà la probabilità di essere stimato un vero eroe. Appariranno pazzi i martiri del dovere e dell'idea, e si chiameranno ossessi e delinquenti i soldati che muoiono inutilmente per un pezzo di tela colorata che si chiama bandiera.

In secondo luogo poi è grossolano errore quello di ritenere inutile l'automobile, di dichiarare inu-

tili le gare automobilistiche di velocità. Non è qui il luogo per dimostrare la importanza, incalcolabile ora, dell'automobilismo; basti dire che esso segna una radicale trasformazione dei mezzi di locomozione, poichè esso è l'ordegno per cui si attua la libertà del movimento veloce; tanto vero che proprio al domani della corsa, uno dei capi del socialismo francese, il Gérault-Richard, si levava a difesa e chiamava l'automobile uno dei principali elementi della futura società collettivista.

In quanto alle corse, chi tenne dietro alla storia recente ed ai progressi dell'automobilismo sa che tutti i perfezionamenti introdotti nel mirabile meccanismo furono ottenuti in vista delle corse di velocità. Fu in grazia di tali corse che l'industria francese automobilistica conquistò il primo posto e conseguì la sua presente floridità, mentre in Inghilterra, ove non si permettevano se non concorsi pratici di resistenza e di consumo, l'industria rimase arretrata e imperfetta. Il miglioramento della razza equina è dovuto alle corse ippiche; se il *direttissimo* oggi ci trasporta incolumi fino a 100 chilometri all'ora, si è perchè vi furono animosi che osarono, sacrificando la propria esistenza, lanciarsi su una locomotiva più rapida delle altre, si è perchè furono abolite le stupide limitazioni alla circolazione ferroviaria. Se oggi si va dall'Europa in America in cinque giorni, filando a più di 40 chilometri all'ora, si è perchè ingegneri, macchinisti e fuochisti intrepidamente ebbero le membra squarciate da caldaie spinte a una pressione eccessiva.

Se il *Métropolitain* circola sotto le vie di Parigi, e il *Tub* sotto quelle di Londra, trasportando da un capo all'altro della città rapidamente e con pochi soldi le folle operaie, si è perchè il *wattman* e gli stessi passeggieri non esitarono a soggiacere alle prime ecatombi che la vampa accesa dalla elettricità a quando a quando provocava nei cupi sotterranei.

La verità è che tutte le cose nuove, tutte le invenzioni, anche quelle più utili e pratiche, al loro apparire, non solo non possono esplicare tutti i vantaggi che apporteranno in seguito, ma per di più dànno origine a nocivi turbamenti, più o meno lunghi, sia per lo sconvolgimento delle vecchie abitudini, sia per l'inesperienza con cui vengono maneggiate. Poi a poco a poco tutto si accomoda, si forma un nuovo ordine incomparabilmente più proficuo di quello anteriore.

All'inizio delle ferrovie, che camminavano a 30 chilometri all'ora, quotidiane erano le disgrazie, la gente si faceva schiacciare ai passaggi a livello, e i tranquilli borghesi chiamavano pazzi i viaggiatori. Oggi i treni corrono tre volte tanto, rarissimi sono gli incidenti, e sono pazzi autentici quelli, se pur ne restano, che non vogliono servirsi della ferrovia.

Così è che tutte le grida, tutti i vituperî odierni contro l'automobile, contro la cosidetta macchina di morte, rimarranno del tutto vani, non impediranno al rapido arnese il suo sviluppo, nè minimamente lo ritarderanno, e tra pochi anni si correrà per le strade a 80 e a 100 chilometri

all'ora normalmente, serenamente, senza alcun allarme, come oggi a 20 chilometri.

Imporre limitazioni alla velocità, proibire ai costruttori di fabbricare motori potenti e rapidi, come propose alla Camera italiana l'on. Cavagnari, è il più sciocco degli assurdi.

Velocità, energia, massa, resistenza, per chi conosce i principî elementari della meccanica, non sono che i diversi aspetti di una stessa cosa. E non si possono prescrivere limiti arbitrarî alla velocità, come non si possono stabilire per la massa, per la resistenza, per qualsiasi energia di lavoro. Se si arrestasse la velocità sopra un punto, in una data direzione, la si fermerebbe su tutti gli altri punti.

Chi penserebbe mai a emanar leggi per impedire di costruire macchine a vapore, dinamo, ecc., superiori a una determinata potenza? Chi potrebbe obbligare a non più costruire motori superanti un dato numero di giri al minuto, piroscafi oltre una data grandezza e velocità? Chi sarebbe così pazzo da limitare la resistenza, da escludere dalla attività umana ostacoli e sforzi oltre un dato segno?

Forse che le catastrofi hanno ritardato di un secondo l'acceleramento dei treni, la velocità sempre crescente di tutti i meccanismi industriali?

Tutto ciò è l'essenza stessa del progresso ed è fatale; l'uomo accresce la sua potenza, e naturalmente quindi o aumenta la velocità delle sue funzioni o si cimenta contro una più ingente resistenza.

Perchè, mentre si invoca dallo Stato tanta severità e si fa mostra di tanta indignazione contro l'automobile, non una sola voce si leva a chiedere la proibizione degli esperimenti aeronautici, delle spedizioni polari? Eppure, ad ogni anno si annoverano palloni squarciati e aeronauti uccisi, e non vi è spedizione al polo che non conti qualche vittima. Ora, mentre in queste due specie di attività, l'utilità pratica e immediata è molto discutibile, non si esita a glorificare come eroismi le esplorazioni e le ascensioni, come eroi il Nansen, il duca degli Abruzzi, Santos Dumont, il povero Querini e il disgraziato Severo.

Ma anche qui ci si oppone una risposta tanto facile quanto infondata; si dice: aeronauti ed esploratori arrischiano soltanto la propria esistenza, mentre gli automobilisti sono pazzi infuriati, pericolosi per sè e per gli altri; e si aggiunge (e il demagogo fa capolino): sono signori superbi, oziosi, pervertiti, in cerca di emozioni violente a danno della incolumità pubblica.

Nulla di men vero. Soltanto può esprimersi così chi è ignaro delle presenti condizioni dell'automobilismo. L'automobile non è più un giocattolo, nè le corse sono un passatempo per i ricchi annoiati. L'automobile è un prodigioso ordegno sviluppatosi fino alla perfezione, con una rapidità di cui non si ha altro esempio, mercè precisamente la passione della corsa. Esso fa già parte rilevante della nostra vita, centinaia di grandiose officine sono in perpetuo lavoro per

costruirlo, migliaia e migliaia di operai e schiere di abilissimi ingegneri meccanici sono impiegate nella sua costruzione. Ingentissimi capitali sono impegnati in questa industria, una delle più svelte, rigogliose e aperte verso l'avvenire.

Altro che il gioco di taluni disoccupati! Questa categoria di energie umane deviate e sperperate, va sempre più diminuendo e scompare precisamente al contatto con la macchina. Nella corsa Parigi-Madrid, su circa trecento concorrenti, erano forse una diecina i signori che correvano per il loro diletto, tutti gli altri erano costruttori, ingegneri, meccanici, corridori professionali, che compivano l'atto della corsa come una funzione necessaria della loro industria. Più di ogni altro, e certamente più di tutti i curiosi che guardavano dalla strada, erano eglino gli interessati a non cagionare disgrazie, a vigilare con sangue freddo imperturbabile, per giungere sani e salvi alla mèta. Ebbene, niuna delle sciagure che si hanno da lamentare nella corsa Parigi-Bordeaux, fu cagionata dai dilettanti, dai signori che correvano per semplice *sport*; toccarono tutte agli uomini del mestiere, a coloro cui non si può rimproverare nè la passione della corsa sfrenata, nè lo sprezzo per la vita propria.

Ciò non toglie che le disgrazie siano avvenute e che le vittime con le carni a brandelli siano soggiaciute alle ruote avvolte di gomma e scagliate da un impulso irresistibile!

Ma erano varie centinaia le macchine concorrenti, e la via, per tutto il suo lungo percorso e

in particolare nei paesi e ai controlli, era stipata di folla. Si calcolò che circa trecentomila spettatori si erano addensati nei dintorni di Versailles e quasi due milioni di persone guarnivano i bordi della strada da Versailles a Bordeaux. E, tutti i giornali, anche i più irritati, unanimemente hanno affermato che la folla era avida, eccitata e ostinata, che si avanzava stupidamente e malignamente nel mezzo della via, che le guardie dovevano trattenerla a viva forza, e che ai corridori, lo hanno tutti confessato, dava l'allucinante terrore di camminare in una strada continuamente sbarrata, di precipitare in mezzo a un oceano umano. Dato l'enorme affollamento, la percentuale delle disgrazie è minima, certo è inferiore a quella che si verifica costantemente là dove avviene qualche soverchio agglomeramento di persone. Infine, i luttuosi eventi, assai meno gravi e numerosi di quanto si raccontava al momento, e nei quali perirono tre *chauffeurs* e tre spettatori, furono dovuti esclusivamente, tranne quello più doloroso di Marcel Renault, alla necessità di schivare improvvisamente persone ed animali che si trovavano nel mezzo della strada.

Rivier manda a spaccarsi la vettura per salvare una donna, Loraine-Barrow si rovescia per evitare un cane, Turand è costretto a entrare in mezzo alla folla per non schiacciare un ragazzo imprudente che i soldati non avean potuto rattenere, Richard precipita in un fosso per non arrotare un contadino che tenendosi in mezzo

alla via diceva beffeggiando: Neppur questo mi farà paura! Il povero Renault, un giovane ingegnere e costruttore, una valida energia produttiva, non vide il segnale di uno svolto e pagò la sua svista con la propria vita senza nuocere ad altri.

Niuna colpa, e non è esagerazione l'affermarlo, niuna colpa delle sciagure deve mettersi a carico della macchina e dell'uomo suo reggitore.

La macchina una volta di più si mostrò perfetta, pronta, obbediente, duttile a tutti i comandi; l'uomo grandeggiò fortissimo.

Si sommano a diecine le vetture che, senza il più piccolo incidente, divorarono i 552 chilometri in meno di otto ore, velocità raggiunta appena dalle più potenti locomotive; e pare un sogno il tempo di Gabriel, del vincitore che compì la corsa in 5 ore e 14 minuti, mantenendo una velocità media di oltre 100 chilometri all'ora.

Si provi a raffigurarsi nel pensiero quel carro fantastico, quella volante chimera composta di carne e di metallo, quella nave terrestre ed alata, quel bolide di acciaio, la prodigiosa torpediniera Mors tutta avvolta nella sua bianca corazza di alluminio, radente la terra alla velocità media di un chilometro ogni trentasei secondi, di trenta metri ogni secondo, attraverso la folla, attraverso salite, scese, scoscendimenti, fossati, svolti, villaggi, in questo *raid* terribile. Si mediti sulla quantità di energia meccanica e cerebrale occorrente per un simile sforzo, sulla tempra sublime della volontà cui non è lecita

la più piccola debolezza, la più lieve ansia, sulla saldezza del cuore, sulla esperienza della mano, sulla intrepidità dell' anima necessarie per tale vittoria, e poi si giudichi se l'automobilismo sia fonte di morte o di vita, di pazzia o di eccelsa armonia di tutte le facoltà umane, sia scuola di violenza o di energia e di coraggio.

Non sarà certo dai giovani educati al principio della santità della vita, nobilissimo in sè, ma comodo per gli egoisti e i poltroni, che domani ci si potrà aspettare il Pietro Micca per una futura salvezza collettiva, l'eroe che schiuda alla patria i destini di una nuova storia e di una nuova civiltà. Costoro, come oggi avversano, sotto specie di umanità, l'atto temerario dell'automobilista, domani svelleranno dal suolo le rotaie perchè i soldati non vadano a morire alla frontiera, e immoleranno patria e popolo alla loro individuale integrità, mentre colui il quale oggi, non potendo spiegarli meglio, avventa il suo ardire e il suo volere sul volante dell'automobile, avrà all'occorrenza la mano sicura e la coscienza ferma ed intatta per il comando supremo e per l'estremo sacrificio.

Si proibiscano pur le corse, nulla si influirà sulla fatale vicenda delle cose, nè si impedirà che in un giorno forse prossimo, parlando della strada insanguinata, si dica: Qui l'uomo moderno ritrovò lo smarrito eroismo dei padri!

PARTE TERZA

La velocità del domani

in terra e oltre la terra.

La sfida dei giganti.

È una gara ostinata, incessante; una sfida furente cui partecipano innumerevoli e colossali competitori continuamente rinnovati ed accresciuti, strepitanti e sbuffanti, nei formidabili gesti agonistici lungo tutte le vie della terra.

È la lotta di due magnifici ordegni di acciaio animati da due energie differenti — il vapore infocato, l'elettricità misteriosa —, è la lotta di due infiniti principî dinamici, di due grandi ordini industriali, di officine, di lavoratori, di ingegneri, di popoli.

Ed è un duello maestoso e terribile, un cimento di una grandiosità inaudita, in cui cozzano impeti incommensurabili, in cui si avventano esseri chimerici, giganti sconosciuti, colossi di un tipo che non ha riscontro nella natura vivente, creature mostruose di metallo genite dal piccolo e debole uomo e a lui sommesse, per cui il suolo trema e traballa come un mare in burrasca, e l'aria alternativamente si oscura e sfavilla, e tutto lo spazio si riempie di frastuono

assordante come di armi percosse, e di acri odori come alla scarica dei fulmini.

È la più tragica leggenda del furore primevo degli elementi e degli uomini che qui si spiega e riarde!

Chi vincerà? Chi affermerà la propria supremazia? L'antenato glorioso e sperimentato che dal fuoco trae il suo ardente vigore e genera continuamente dentro al suo ventre cilindrico e cavo l'energia che consuma, o il nuovo atleta giovanile dagli impulsi lampeggianti e ancora invalutabili, dai brividi inesauribili che si effondono in vertigini perpetue e che attinge per effluvi invisibili da lontani gorghi la sua forza?

Ora la battaglia è ingaggiata, da una parte e dall'altra si compiono sforzi sempre più insigni, tutti i popoli vi concorrono e scendono in lizza, poichè ognuno vorrebbe veder assicurata la vittoria al suo campione meccanico. Ma non appena un lieve vantaggio si accenna da una parte, ecco che dall'altra si lancia nell'arena un nuovo arnese più poderoso, e così di seguito, infino a tanto che si saranno raggiunti i confini della possibilità umana.

Una officina non ha ancora terminato di costruire una locomotiva elettrica capace di usufruire senza trasformatori di una tensione altissima e di strisciare sulle rotaie a oltre cento chilometri all'ora che già una compagnia ferroviaria annuncia l'allestimento di mastodontiche locomotive a vapore superanti in potenza e velocità tutte quelle esistenti.

Ed allora si tracciano i piani per un nuovo gigante elettrico, per un più vasto adunatore di fulmini che dovrà lasciarsi addietro il suo divampante concorrente a vapore; ma già a surrogare quest'ultimo che potrebbe essere sconfitto, un altro se ne disegna di dimensioni più ingenti per contenere un incendio più violento, un lago ribollente più esteso, donde trarre un respiro più largo e tonante per uno slancio più veloce. Frattanto aumentano a dismisura la corporatura e la energia degli arnesi concorrenti; l'uomo in questa sua creazione procede con un entusiasmo infaticabile e temerario, con un estro fervido e spensierato che agguaglia l'ingegnere moderno al poeta epico delle età eroiche, al guerriero intrepido che niuna paura trattiene.

Egli non vede difficoltà, non conosce limiti ed ostacoli, non sente timori, crea con superba disinvoltura, aggiunge lamiera a lamiera, amplia, eleva, inspessisce senza preoccupazioni. Oggi è arrivato fin qui, ebbene domani andrà oltre; farà qualcosa di più grande ancora, di più gagliardo, di più veloce, e non l'arresterà alcuna tema di essere infranto, schiacciato dalla immensità istessa del suo edificio.

Già i motori sembrano monumenti che saranno forse un tempo guardati con ammirazione e con terrore, siccome noi guardiamo le opere megalitiche dei padri remoti, le mura minacciose delle civiltà scomparse; le locomotive sembrano moli smisurate, torri abbattute e scagliate poi come arieti belligeri contro la terra istessa; i vagoni

sembrano palagi mobili lunghi come catacombe; eppure tutto ciò non basta ancora, non soddisfa, non appaga la nostra febbre dell'enorme; si vuole di più, si intravede qualcosa di più grande, di più colossale, la montagna di ferro, il vulcano incandescente, la caverna degli uragani, la struttura suprema che ha servito di metro per l'universo.

Già le forze che si agitano, che si tendono, che si scaricano in questi congegni ciclopici, sono immense, eccedono ogni similitudine umana, rivaleggiano con i furori vergini delle forze naturali, con l'urto della valanga, con lo schianto dei turbini, con il sussulto del terremoto, con la veemenza dell'oceano; l'uomo non costrinse mai in sua mano in un solo momento tanta possibilità; nessuna moltitudine armata e coerente per uno scopo, nessun popolo unanime avviato dalla volontà dell'autocrate esercitarono un'influsso tanto poderoso quanto quello di una delle nostre grandi macchine.

Già gli effetti che si ottengono sono sbalorditivi; i prodigi dei taumaturghi e degli eroi sono infinitamente oltrepassati, la gesta più insigne diventa una inezia di fronte alla funzione serena e automatica di una locomotiva, di una dinamo, di una gru idraulica. È la corsa delle fantasime cavalcanti nelle ballate romantiche, è la fuga dei demoni su dai baratri fumosi che noi effettuiamo nella realtà sui nostri treni e sui nostri automobili; è la grandezza medesima dei cataclismi terrestri e delle meteore celesti che

noi possiamo riprodurre nelle nostre acciaierie e nei nostri arsenali; è il gorgo primordiale degli elementi in fusione in cui si temprava la materia dei mondi che noi rinnoviamo nel forno elettrico; è la luce abbagliante e inestinguibile dei nuovi soli che noi riaccendiamo nella materia radiante; è la spinta vorticosa degli astri che noi imprimiamo ai nostri proiettili.

E come se tutto ciò non bastasse, come se per l'occulta e sterminata mèta che noi inseguiamo tutto ciò non fosse sufficiente, noi pervasi da un sitibondo delirio di onnipotenza, vogliamo di più, straordinariamente di più, ricerchiamo ancora e ansiosamente intensifichiamo di più le energie possedute, amplifichiamo gli arnesi per svilupparle, e altre energie continuamente strappiamo dalle voragini della terra, dalle cascate delle acque, dalle vampe del sole.

Talchè mentre il mondo vegetale e animale rimane stazionario e forse tende a qualche lieve diminuzione, il mondo meccanico suscitato dall'uomo cresce smisuratamente e irresistibilmente, ingigantisce di anno in anno terribilmente. Tra questi esseri ed aspetti immani, tra questi strumenti esorbitanti, neppure maneggevoli per membra erculee, l'uomo, il creatore, si rimpicciolisce in apparenza, ma in verità dallo stesso raffronto fra l'esiguità delle sue energie e l'immensità schiacciante dell'opera compiuta, egli spiritualmente si ingrandisce come un dio. L'uomo ha ben ragione di essere altero, poichè egli da sovrano assoluto comanda su esseri incomparabilmente più possenti di lui.

Dovunque ferve la fierissima lotta industriale, i popoli meglio dotati per l'avvenire vi sono impegnati, bene intendendo che tutte le supremazie saranno acquistate da colui che risulterà vittorioso. Stati Uniti, Inghilterra, Germania, Italia, Francia costruiscono e innovano i loro meccanismi senza posa. Se la locomotiva americana sembra per un momento sopravanzare le altre, se la dinamo germanica supera l'inglese e l'italiana, se la trazione elettrica in Italia appare la più perfetta e la più rapida, tale primato non è ancora di lunga durata; niuno vuole confessarsi vinto, e arrestarsi, ma ogni popolo, più fiducioso di prima, ritenta e rifabbrica, profonde sforzi e tesori per provvedersi del nuovo perfezionamento e per mettersi alla pari.

Oggi una numerosa schiera di studiosi e di politicanti guarda ostilmente e condanna l'instancabile attività delle nazioni civili per rendersi più forti militarmente, per dotarsi di più micidiali apparecchi guerreschi; teme che gli straordinari armamenti militari non mai bastevoli stremino la ricchezza delle nazioni e affamino i popoli; ma tal preoccupazione non può sorgere e sussistere che in demagoghi di mediocre intelligenza e di corta vista.

La gara dei cannoni e delle corazze, che assorbe annualmente miliardi e miliardi di lire, che costringe i popoli a sacrifici sempre più grevi per procurarsi armi sempre più sicure ed efficaci, non è che una parte, e non la principale, della grande rivalità fra tutte le stirpi per

affermare una maggiore potenza. Ed è una parte che diventa sempre più scarsa o per lo meno più indistinta a misura che cresce l'importanza di altri elementi donde si trae e si misura la forza effettiva dei popoli.

In altre parole gli armamenti militari rientrano nell'armamento generale, nella suppellettile generica delle società umane, ed essi van diminuendo o per lo meno vanno perdendo i loro caratteri più spiccati a misura che aumentano l'officio e la portata degli armamenti industriali.

Per questo lato non si deve nutrire timore alcuno, gli sforzi destinati a procacciarci un cannone più grande, una corazza più resistente del cannone e della corazza del vicino, equivalgono quelli impiegati ad ottenere una locomotiva più celere, un piroscafo più colossale, sono diretti allo stesso fine, sono determinati dalla stessa necessità, epperò non possono avere che effetti similari.

E già fino da ora si può rilevare che se pur l'arma diventa più micidiale essa tende ad avvicinarsi sempre più all'ordegno meccanico, per modo che poco ne differisce nella costruzione, nei mezzi e nei materiali e facilita a sua volta lo stesso progresso della macchina, tanto che la medesima officina rinomata per i suoi strumenti guerreschi, come Krupp, Schneider, Hotchkiss, etc. e lo stesso cantiere donde si varano corazzate e incrociatori fabbricano con altrettanta eccellenza le macchine della pace.

Le migliori ruote per vagoni escono da Essen, i più resistenti acciai e le migliori rotaie dal Creusot e da Terni, e tra le migliori motociclette si annoverano quelle della Fabbrica d'armi del Belgio, ecc.

Questa duplicità di produzione di strumenti così diversi e destinati in apparenza a scopi tanto differenti dovrebbe far meditare tutti i facili sproloquiatori, dovrebbe avvertire che le differenze superficiali, esistenti un tempo, oggi non permangono più, che una identità novissima sta costituendosi sia nelle origini sia nei fini tra l'arnese guerresco e quello pacifico, che l'arme sta trasformandosi sempre più in entità scientifica e meccanica e la macchina in entità di forza, rude, aspra, micidiale come, un dì, l'arme.

Un urto tra piroscafi può avere gli stessi effetti terribili dell'arrembaggio tra due navi da guerra, lo scoppio di una caldaia, di quelli di una bomba, la scarica elettrica, di quella di un cannone, come la stessa dinamite che apre il valico del Sempione infrange le mura e squarcia le carene nemiche. E non sono più una stravagante novità i tentativi per sostituire la macchina vera e propria all'arme, i cannoni elettrici sono da lungo tempo inventati, i cannoni comuni non differiscono gran che dai motori a scoppio e la scure e il fucile nel loro officio di giustizieri sono stati surrogati dalla sedia elettrica.

Talchè non è troppo azzardata previsione il dire che date le presenti tendenze, l'armamento militare si confonderà sempre più intimamente

con quello industriale, il quale assumerà una importanza decisiva, e che in un avvenire prossimo saranno più muniti, più forti, più autorevoli quei popoli che avranno le macchine più perfezionate, più grosse, più potenti e più veloci.

Ma che si vuole di più? La supremazia tra le nazioni si disputa già su questo terreno novissimo!

Nel 1900 all'Esposizione internazionale di Parigi la Germania ha sconfitto per la seconda volta la Francia ed ha battuto l'Inghilterra con la enormità dei suoi motori e delle sue dinamo. La vittoria è stata proclamata nel mondo ed è cominciata l'invasione dell'utensile tedesco nei paesi vinti.

A Ballishannon in Irlanda la Germania ha riportato un'altra vittoria, che nulla lascia da invidiare a quelle militari, il campione tedesco ha battuto il francese, l'inglese, il nord-americano. E tal campione invitto non era che una macchina, un automobile, un arnese di corsa.

Esso poteva considerarsi come una nuova recluta di fronte ai veterani dell'industria francese, eppure ha vinto e la sua vittoria è stata feconda di frutti opimi, il mercato automobilistico si è aperto favorevolmente ai costruttori tedeschi.

Giorno verrà in cui la difesa del confine e la conquista dell'impero saranno affidate all'automa meccanico impassibile ed invulnerabile, senza debolezze e senza ribellioni, in cui le battaglie saranno combattute essenzialmente dai ferrei

giganti dell'industria, in cui la macchina sarà il nostro difensore e il nostro conquistatore, siccome già avviene sul mare, e l'arme, come noi la intendiamo, sarà forse relegata nei musei.

Da qui tutta la gravità e tutto il profondo significato di questa gara meravigliosa che sta ora svolgendosi sotto i nostri occhi, che ovunque prorompe, che si combatte con più ostinato accanimento di quelle con cui un tempo si dilaniavano le avverse fazioni politiche, e di cui non durerà a lungo l'incertezza.

Poichè dove ora si accenna tra le alternative un piccolo vantaggio, domani si otterrà forse completa vittoria, e sarà vittoria non solo industriale ma anche politica; tutte le supremazie saranno acquistate a colui che sarà dalla parte della fazione vincente.

Indubbiamente l'elettricità se finora non ha ottenuto un definitivo successo sul suo concorrente, il vapore, è giunta però in breve volgere di anni alla sua altezza, gli sta di fronte, gli tien testa e comincia a superarlo.

Anzi tutto essa arriva in un momento critico duplicemente opportuno. Per un lato il vapore sembra già sfruttato in tutta la sua potenzialità; la macchina a vapore, la locomotiva in ispecie, è un organismo quasi definitivo e perfetto, poco vi si può aggiungere e meno innovare, si potrà trovare qualche miglioramento particolare, si potranno forse ingrandirne le dimensioni e nulla più. Ma anche in questo senso, non si potrà arrivare tanto oltre al punto cui

oggi siamo pervenuti. La macchina a vapore è da ritenersi una formula esaurita, e ciò si rileva dal fatto che in quest'ultimi anni essa non ha subìto nuove e feconde trasformazioni. In potenza e velocità ha toccato il limite massimo.

La locomotiva terrestre, con i centotrenta chilometri all'ora, il motore marino con la forza di ventimila cavalli hanno raggiunto per così dire l'ultima Tule. Andar oltre significa un consumo inutile, un lavorare in perdita o lo sfacelo; già per ascendere gli ultimi gradi occorse uno sforzo immane, assolutamente inadeguato all'effetto; e salire ancora vorrebbe dire: il vapore sperduto negli incolmabili cilindri, le bielle e le ruote spezzate dall'eccessiva violenza, la strada e la nave incapaci di sopportare il peso del mostro ignivomo.

Per un altro lato se ancora non siamo arrivati alla carestia del carbone, senza di cui non vi è macchina a vapore, già della carestia si avvertono alcuni sintomi; la profezia sconfortante dell'esaurimento delle miniere si ripete con maggiore insistenza, i prezzi aumentano, continue agitazioni operaie turbano la produzione carbonifera, e la macchina risente della crisi attraversata dal suo alimento essenziale.

Ed è in questo momento che l'elettricità interviene. Pare invero che una suprema legge provvidenziale presieda alla vicenda misteriosa delle grandi invenzioni umane, al loro apparire quando la necessità si approssima. La peggiore iattura colpirebbe al cuore la civiltà moderna

con la mancanza del carbone, essa rimarrebbe un corpo senza vita; ebbene ecco che a misura che il carbone scema, si viene sviluppando ed elaborando ciò che lo potrà sostituire, l'elettricità. Ed altra coincidenza, che sembra arcanamente determinata, ecco che la scoperta la quale consente l'universale uso dell'energia elettrica, la sua diffondibilità, la sua praticità, avviene per opera di Galileo Ferraris in Italia, la nazione nuova, sôrta quando altrove le industrie erano già adulte, giacente in una condizione di irrimediabile inferiorità per la sua deficienza di carbone. Ella era come un inerme tra un gruppo di bene equipaggiati guerrieri, l'avvenire le era chiuso, e ad un tratto per la mirabile scoperta ella si trova la meglio fornita ed armata, si trova in possesso di un'arme magnifica, nuova e intatta, che i suoi contendenti non hanno, si trova ad essere la più ricca dell'elemento che sostituirà il carbone e che sarà l'impulso animatore della civiltà del domani.

Oh belle acque alpine, il poeta che pur vi celebrò nei carmi sonanti, non cantò ancora tutta la vostra eccelsa virtù! Ben altre lodi vi sono dovute, poichè in voi è il fato della patria, è il suo impero futuro, da quando il genio raccolse la vostra liquida vita e la mutò miracolosamente nel palpito che tutto muove e tutto infiamma! E l'elettricità comincia là dove il vapore finisce, essa inizia la sua strada là dove il suo rivale ha finito la sua, essa assume il suo fatale infinito incarco là dove il suo predecessore lo ha deposto.

Sotto ai nostri occhi stupiti e inconsapevoli avviene la portentosa surrogazione, e noi quasi non ce ne avvediamo. Ciò che il vapore avea compiuto di fronte alle forze animali, fino allora usufruite, l'elettricità compie di fronte al vapore. Una trasformazione assai più grandiosa e più complessa di quella a cui assistettero i nostri avi col passaggio dalla diligenza alla locomotiva si verifica proprio adesso in mezzo a noi col passaggio dalla trazione a vapore alla trazione elettrica.

Già i primi treni elettrici si irradiano dalla industre e prospera Milano a una velocità normale di novanta chilometri all'ora, limite massimo dei treni trascinati da vaporiere, e arrivano a centoventi e più chilometri. E siamo appena all'inizio!

Finora con gli sforzi più disperati la locomotiva ardendo e strepitando, ampliandosi smisuratamente non si lascia sopraffare, ma domani forse eroicamente si sfascierà per il suo impeto eccessivo o irremissibilmente sarà lasciata addietro.

Si studia adesso una grande linea elettrica attraverso l'Italia Settentrionale, lungo l'altra grande via acquea del Po, da Torino sotto l'Alpe propizia, a Venezia davanti al mare glorioso, per Milano attraverso la ferace pianura lombarda; tra baleni e squilli, tra folgori e diane come una apparizione fantastica vi trascorrerà la vertigine elettrica retta sicuramente dal *wattman*. E in quel giorno la locomotiva entrerà

nella sua fase di decadenza, una nuova êra si inizierà! E con la supremazia del motore elettrico possa instaurarsi la supremazia d'Italia dalle limpide e copiose acque sui paesi del carbone!

Si rinnova un'altra volta il mito. Il Poeta nella sua grande recente canzone ha illuminato l'Olimpo con una nuova Musa — l'*Energia*. L'industria, siccome nelle remote albe l'eroismo, ha apprestato la materia per i futuri miti, per la nuova epopea.

Le lotte furibonde tra i Titani e Giove donde fu sconvolta la terra, l'orrendo martellare dei Ciclopi donde rintronò il mondo, le imprese di Ercole liberatore di contrade, le geste degli eroi indigeni tramandate tra le genti, accoglieranno un nuovo contenuto reale assunto dalla vita, offerto da noi, i laboriosi uomini del secolo ventesimo.

E il Poeta dei secoli venturi ricanterà dei mostruosi Titani figli dell'uomo che nei secoli passati correvano le terre e i mari, lanciando fiamme e fulmini, sollevando la terra e le onde, seminando la ricchezza e la strage, soffiando fiamme ed emettendo ruggiti, per superarsi nella corsa. Descriverà con immagini, che noi non possiamo neppur concepire, la bellezza per noi ignota e i tipi insigni dei nostri colossi meccanici gareggianti. Si esalterà e fremerà nel racconto della gigantesca tenzone degli ordegni metallici, e dell'eroismo dell'uomo che li dirigeva. L'opera delle nostre officine, il ritmo dei nostri motori,

l'impeto delle nostre macchine e finalmente lo scontro supremo, il duello risolutivo tra vapore ed elettricità, come già l'estrema battaglia tra Ettore ed Achille, tra il Titano fumido e nero, orrendo e rintronante lanciatore di faville, furia d'averno, balzante fuori con enormi occhi rossi dagli antri delle sue gallerie, e l'Angelo puro e limpido, invincibile, frusciante nell'aria, armato di una spada intangibile e fiammeggiante, dell'eterno fulmine di Zeus, appariranno in quelle strofe anelanti siccome imprese leggendarie, siccome il tragico epilogo di un tempo di straordinario fermento, di caos iniziale.

E non dall'uomo, non dalla città, ma dalla macchina forse si intitolerà il nuovo poema.

Il treno futuro.

La realtà possiede un fervore di invenzione più alacre che non quello della nostra stessa fantasia; la necessità determina e crea una più ricca varietà di forme di quella che saprebbe concepire un immaginoso poeta.

La nostra fantasia anche quando sembra lanciarsi nel mondo sconfinato del sogno e tracciare i più ideali disegni non fa che copiare con lievi modificazioni la realtà tangibile. Talvolta la amplia, sovente la impicciolisce credendo d'ingrandirla, ben di rado inventa, e le invenzioni nella maggior parte dei casi sono deformazioni, caricature, esagerazioni grossolane della realtà.

In tutta l'antichità il poeta nulla ha saputo trovar di meglio dei Titani, dei Ciclopi, di Ercole per simbolizzare un massimo compendio di energia; e cioè uomini più grossi, più membruti, più brutali di quelli esistenti, e neppure gli è passata per il cervello l'idea di un mostro colossale e terribile, adunatore di una potenza sovrumana, quale è quello che la moderna realtà ci offre nella macchina incomparabilmente più formidabile di cento Ercoli riuniti insieme.

Fino a ieri, si può dire, anche il più esaltato sognatore, dall'artefice all'asceta, non ha saputo

concepire altro modo di navigare per le vie celesti, all'infuori di un paio d'ali. Il mito d'Icaro e delle sue ali posticcie si rinnova e si ripete innumerevolmente e identicamente fino a noi e negli angeli e nei demoni, e nei poemi e nei quadri, e nelle speculazioni filosofiche e nei dogmi. Le ali ora sono piumate, ora sono membranose, ora vaste, ora esigue, ora infisse nella schiena, ora in altre parti del corpo, ma si tratta sempre di ali, senza di queste non parve mai possibile sollevarsi in aria, nè l'estro più audace nulla intuì che neppur approssimativamente somigliasse a un moderno aerostato.

Si supponga per un istante che gli artisti più fantasiosi siano stati posti in cospetto della pila di Volta e che sia stato loro chiesto di raffigurare anche follemente ciò che da quel piccolo ordegno poteva scaturire; ebbene qual mai di loro avrebbe avuto soltanto il presentimento dei fulminei meravigliosi meccanismi rotanti in una odierna officina elettrica?

E il più stravagante dei profeti, il più furioso dei visionari meglio si sarebbe acconciato ad allungare le gambe umane magari di parecchi metri per dotar l'uomo della velocità del cavallo e del cervo, anzichè pensare alla nostra bicicletta.

Nè le cose sono mutate oggi. Non mai forse come in questi ultimi anni sono state più frequenti e più desiderate le previsioni dell'avvenire. Non vi è quasi scrittore che non ci abbia rivelato che cosa accadrà e che cosa si vedrà

tra qualche secolo o tra qualche millennio, cercando naturalmente a misura che egli voleva portarci più innanzi nel futuro di mostrarci gli spettacoli più strabilianti, più prodigiosi. Ebbene malgrado le differenze degli scrittori, il loro diverso ingegno, le loro contrarie tendenze, tutti i loro ipotetici *anni duemila, tremila o quattromila* sono monotonamente somiglianti e tutti somigliano, salvo in particolari superficiali di niuna importanza, all'anno in cui ci troviamo. Tutto quello che questi indagatori e discopritori del futuro hanno escogitato di nuovo non consiste socialmente che in una applicazione più o meno estesa del socialismo, e per tutto il resto, che in case a un maggior numero di piani, in palloni dirigibili un po' più numerosi e sicuri di quelli odierni ed in altre bazzecole di questo genere. Di nuovo, di veramente nuovo, nulla.

In due o tre lustri Verne non solo è stato di gran lunga oltrepassato dalla realtà, ma questa si è svolta verso direzioni ed ha conseguito tali potenze alle quali egli non aveva osato di arrivare neppure con l'immaginazione. Eppure i suoi libri apparivano come i romanzi dell'impossibile.

Così Wells sarà sopravanzato domani, poichè invero adesso, la facoltà fantasticatrice che inventa e che crea, sembra essere trasmigrata dal più temerario inseguitor di sogni al più pratico costruttore della realtà.

Ma un caso sopra tutti mi ha colpito, costringendomi a riflettere su questa lentezza e debo-

lezza della immaginazione umana, un caso tipico in cui l'uomo, pur avendo già sott'occhio i germi, i modelli di ciò che si svolgerà e si farà prossimamente, non se ne dà per inteso, non discerne in essi la visione virtuale dell'avvenire e continua invece ad avviare la sua previsione verso la strada consueta ed errata.

Si domandi a varie persone come concepiscono il treno dell'avvenire. Le risposte non saranno molto discordi. La maggior parte si figurerà il treno futuro soltanto come un ingrandimento del treno più moderno e più rapido che ora abbiamo. Penserà ad un treno ultra-nordamericano, lungo, pesante, colossale, con locomotive enormi, tarchiate e gonfie, adagianti il loro ardente ventre mostruoso su numerose coppie di ruote, con vagoni quasi cilindrici e lunghissimi, sfilanti in una schiera interminabile. Taluno accennerà a qualche locomotiva chimerica, non più a vapore ma elettrica, trascinante a una velocità insensata le più grevi vetture. Vi sarà anche chi parlerà di *monorail*, di tubo, di congegni fuori del possibile; ma la tendenza generale, ripeto, sarà quella di ingrandire, di ampliare il treno moderno, come se il decorrere del tempo non avesse altro còmpito e il progresso altra mèta che di accrescere le dimensioni delle cose.

Non vi è stato chi ha concepito le future ferrovie sotto forma di immensi anelli abbraccianti tutte le terre e sui quali senza soluzione di continuità scorrano i vagoni allacciati l'un l'altro?

Come si scorge facilmente, niuna di queste ipo-

tesi, neppure la più utopistica, ha saputo prendere le mosse da un concetto originale; tutte derivano da ciò che già esiste, partono da un dato di fatto ben noto, da una realtà comune e non fanno che variarne le dimensioni.

Orbene, mentre questo sembrerebbe il procedimento più positivo e più sicuro per muovere alla scoperta del futuro, non è che un indice della insufficienza dello spirito umano, il quale vuol costringere le libere possibilità della natura, il magnifico capriccio delle cose negli angusti cerchi della sua logica insufficiente, della sua comprensibilità limitata da un lato dalla causa e dall'altra dallo scopo.

Per fortuna che quando l'uomo agisce e crea, e non pensa, egli opera appunto come una di queste insommesse energie naturali; il frutto mirabile del suo sforzo, balza fuori impreveduto dall'ignoto, come un fiore prorompe dallo stelo nella stagione propizia; egli crea fatalmente all'infuori di tutti i ragionamenti, sia che pervenga alla composizione pittorica della divina *Primavera* del Botticelli, sia alla composizione meccanica dell'*Invicta* di Stephenson, al pari delle forze dell'universo che si compendiano ora nella quercia solenne, ora nella volubile e policroma farfalla.

Ecco perchè il metodo che in apparenza si direbbe il più opportuno porta nella pratica a conseguenze sbagliate. L'invenzione non si prolunga quasi mai nel sentiero già segnato.

Infatti, mentre io sto qui scrivendo, la grande

trasformazione si avvera all'infuori da tutte le direzioni prestabilite; in ogni luogo spuntano i segni della rinnovazione, ma gli occhi nostri accecati dal preconcetto non li vedono; il treno futuro già si prepara, già si costituisce, esso corre diggià bello, impetuoso, vittorioso, e noi ci ostiniamo ancora a tener gli sguardi intenti sopra un odierno *express*, sopra un treno nord-americano, i quali, tra breve, non ne saranno altro che i preistorici e quasi irreconoscibili antenati.

Il treno futuro, non sarà un treno più grosso, più poderoso di quello di oggi, non sarà un mastodontico complesso di locomotive e di carrozze gigantesche, sotto alla cui mole soverchia, piegheranno i terrapieni ed i ponti, no; omai in questo senso si può considerare raggiunto il limite massimo, questa formula meccanica, come già abbiamo notato dianzi, è già portata alla sua ultima conseguenza; un ulteriore accrescimento implicherebbe sacrifici insostenibili o trasformazioni tali nel materiale e nella strada da cambiar la natura del meccanismo stesso.

Il treno futuro, invece di essere una nuova complicazione o una espansione di quello esistente, nè sarà una semplificazione e una sintesi; consisterà in un solo ordegno, in un solo pezzo, grande, forte quanto si vuole ma unico, agile, pronto, rapidissimo, non più angustiato da viete costrizioni di orari, non più ingombrato da suddivisioni di classi, non più vincolato, tutelato siccome un infante in tutti i suoi movimenti,

non più mobile carcere dell'uomo, non più ostacolo allo spiegarsi in qualunque istante della volontà umana, sempre più insofferente e che non può più omai tollerare barriere fisse e insuperabili.

Il treno futuro rispecchierà nell'ordine meccanico lo svolgimento verso l'indipendenza della nostra volontà, la quale tollera sempre meno i regolamenti e le imposizioni di volontà estranee e gli impedimenti delle cose; il treno futuro, corrisponderà alla acuta intensità delle nostre eccitazioni, al bisogno irresistibile della nostra anima di tendersi immediatamente a seconda della passione che la suscita, di ribellarsi a ogni sorta di convenzioni.

L'anima moderna ha abolito nel suo calendario quasi tutte le scadenze fisse, ella non ammette più dolori e gioie ricorrenti in un giorno prestabilito come per un comando sovrumano, vuole godere o vuol piangere quando ne ha voglia; anche materialmente l'uomo ha rotto questi vincoli consuetudinari. Non sono molti anni che soltanto l'orologio ci dava il rigoroso segnale di quando si doveva mangiare o dormire, oggi finalmente (salvo gli schiavi delle convenzioni) si mangia quando si ha appetito e si va a dormire quando si ha sonno. E lo stesso deve avvenire per il viaggio, per il movimento. L'uomo partirà quando gli occorrerà veramente e non a ora fissa, si metterà in viaggio quando meglio gli aggradirà e non al momento esatto determinato implacabilmente dall'orario, e allora gli sembrerà

incredibile che dianzi i suoi padri potessero fare altrimenti.

L'anima moderna appunto perchè più superba, più aristocratica che in passato ha tali raffinatezze di sentimento per cui se maggiormente tiene al proprio isolamento e alla propria elevazione, ciò afferma in una guisa straordinariamente nobile e ideale, fuori da ogni materialità, da ogni gretteria, da ogni miseria di vanità borghese. Nulla quindi maggiormente le ripugna della ostentata divisione delle classi, come la borghesia la ha istituita ed effettuata nelle odierne ferrovie. Tale divisione è umiliante e urtante per tutti, per chi va in *prima* classe e per chi va in *terza*, ma più di tutto per chi va in *seconda*.

Oh la *seconda*! essa è ben l'invenzione più sordida del più basso sentimento borghese, essa è l'espressione più irritante della mediocrità tronfia e ipocrita, è la menzogna disgustosa, è il goffo simbolo dell'apparire e non essere, è l'impotenza che vuol darla ad intendere, è la falsa lustra, è il *frack* fuori di moda serbato nella naftalina, è il vergognoso infingimento del nostro essere. Essa deve scomparire nel treno futuro, il quale sarà di una classe sola, della classe a cui ciascun individuo appartiene e nella quale può muoversi senza infingimenti, senza umiliazioni, senza sacrifici, ma nella piena esplicazione del proprio essere.

Ma quale sarà adunque questo prodigioso congegno che si plasmerà così propiziamente sull'anima moderna?

E ancora non lo scorgete? Ma aprite gli occhi! guardate davanti, intorno a voi nella strada, eccolo che passa, squillando la sua tromba o martellando la sua campana, frusciando come per un tremito di ali metalliche, lucente di chiare vernici sotto il sole, sfolgorante di luce elettrica alla notte. E un altro lo segue, e un altro ancora e così di seguito, e ognuno ha in sè la forza che lo anima come un integro destino, e ognuno quindi si muove liberamente, passa in mezzo alla vita come una vita indipendente.

Il *tramway*! Sicuro, il tramway, sarà il primo treno dell'avvenire.

E che sia così, non v'ha dubbio; il treno futuro che soddisferà a tutti i requisiti materiali e morali della civiltà, dalla libertà alla rapidità, dalla soppressione delle classi alla affermazione della nostra volontà, sarà costituito da una vettura automotrice, da una vettura indipendente, da una vettura compendiante in sè tutto l'antico convoglio; tutto al più quando le circostanze lo richiederanno l'automotrice potrà rimorchiarsi dietro un'altra carrozza.

I recenti esperimenti compiuti sulla ferrovia sperimentale elettrica di Berlino hanno dimostrato che soltanto con una vettura unica automotrice è possibile raggiungere le alte velocità di cui noi siamo smaniosi. Già le grandi carrozze ferroviarie poste in uso da poco sui nostri *diretti* hanno circondato i viaggiatori di un lusso di cui questi non possono più far a meno. Il

tramway ogni giorno ci mostra i vantaggi dell'unità di classe.

Tutto è pronto, anzi su talune linee la vettura automotrice corre già trionfalmente sia in Italia, sia all'estero, e domani essa scaccerà l'antico ingombrante e strepitoso convoglio.

Essa verrà così a dar realtà al supremo voto che ognuno di noi formula ponendo il piede sul predellino di un vagone, quello cioè di aver per sè ciò che ora non è che un raro lusso di sovrani e miliardari, il treno speciale.

Il grande volo.

Noi siamo immeritevoli della nostra grandezza e della nostra potenza.

Tutte le nostre cure, tutte le nostre attenzioni, tutte le nostre preoccupazioni sono rivolte alle cose piccole, alle cose umili; tutta la nostra speranza tende a rintracciare in esse qualche condizione che giustifichi il nostro soverchio interessamento, e la scoperta sommamente ci compiace anche quando essa è frutto, come nella maggior parte dei casi, del nostro desiderio e della nostra ostinazione.

L'infinitamente piccolo è il mistero che assorbe tutta la scienza moderna, ed è anche la base ove la sapienza moderna posa. Dalla cosmologia alla biologia l'essere minimo è il centro di tutti gli studî e di tutte le ricerche. L'atomo è in via di suddividersi, la cellula è frazionata in mille minuscoli ordegni, in cui le più moderne teorie ripongono le energie prime della vita. La medicina è stata rinnovata dal microscopio, ed è il bacterio, il microbo, l'ente infinitesimale che è stato riconosciuto l'arbitro della nostra esistenza.

Ovunque l'uomo insegue affannosamente con i suoi sensi e con i suoi strumenti ciò che meno si vede, l'invisibile, la porzione più esigua pos-

sibile di ciò che è, ed è a questa suprema riduzione della essenza che egli attribuisce preferibilmente i massimi destini.

La stessa tendenza si nota pure nella società umana, ove è salito al primo posto colui che dianzi occupava l'ultimo, ove l'individuo più piccolo socialmente, l'individuo più umile forma oggi addirittura la chiave di volta della vita sociale, colui che richiede i maggiori offici. La funzione più alta del Governo si è quella di provvedere alle sorti degli infimi; gli uomini politici e tutti coloro che si occupano della cosa pubblica non hanno altro incubo dinanzi agli occhi e agli spiriti, l'arte già comincia ad esserne invasa, e le dottrine sociologiche predominanti pongono in prima linea nella storia e nella evoluzione futura della società umana queste sue ultime unità elementari. Tolstoi toglie a Napoleone il merito della vittoria d'Austerlitz per concederlo a qualsiasi ignoto fantaccino, il socialista detronizza poteri ed influenze sociali vigenti per fissare come cardine della vicenda politica, economica, morale, artistica, l'unità anonima indifferenziata della specie umana.

E questo è non solo uno scopo universale, ma anche un metodo universale. Che cosa vale mai una superba idea che esalti innumerevoli anime; che cosa vale una magnifica sintesi che raccolga nel suo sistema tutto un mondo? Nulla. La scienza non si fa più a questo modo. Chi osa ancora esporre idee, proporre concepimenti astratti è un dottrinario in ritardo, un metafisico; se si

presentasse sarebbe bocciato in ogni concorso per la più facile cattedra. La scienza si fa con l'indagine dei fatti particolari, dei più piccoli fatti che in quel dato ordine preso in esame è dato di rinvenire; l'osservazione del modo di deporre le uova di un insetto vale assai più che tutta una teoria zoologica, l'osservazione di un caso morboso, del microbo di una infezione, più che una geniale ipotesi sulla genesi delle malattie. Tutti i filosofi da Aristotile a Kant contano un bel nulla di fronte alla misurazione di cento nasi.

Che cosa ci importa della grandiosità estetica e morale della civiltà romana? Un frammento lapideo estratto dall'architetto Boni nel foro romano: ecco l'essenziale! Della immensa arcana poesia dell'*Iliade* chi si dà pensiero? quello che preme si è di accertare se la tal parola nel tal verso sia una interpolazione o no.

A che cosa serve il monumento gigantesco in cui un popolo fissa con segni enormi la sua anima nella pietra immortale? Le casette popolari, piccine, eguali, l'una accanto all'altra in lunghe file, sono le sole costruzioni cui il moderno architetto deve dedicarsi.

E mentre così si pensa e così si vuole, mentre così ci si rimpicciolisce, ci si rinchiude, mentre così si limita in ogni senso il nostro orizzonte, mentre queste sono la tendenza e la mèta, la vita prorompe, dilaga, si espande con una furia ognor più veemente, con una magnificenza sempre più fastosa, con una grandiosità ognor più possente

e sterminata. Noi, avvolti dalla nostra schematica micromania nulla vediamo, nulla sentiamo di questa immensità, di questa vastità, di questa potenza; le cose grandi, le cose che radunano la maggior quantità di materia, di sforzi, di destini non sono per noi; le fabbrichiamo, ne usiamo, ma non ci interessano, non ci attraggono, non ci commuovono.

Il nostro abito intellettuale e morale ha di mira l'infinitamente piccolo precisamente ora in cui la nostra energia crea l'enorme, in cui la vita ha come mèta il colossale; noi prodighiamo noi stessi alla particella che per la sua tenuità ci sfugge quando più non bastano le montagne a trattenere l'impeto delle nostre macchine da corsa, quando l'oceano trema sferzato dai nostri arnesi smisurati, quando noi trasformiamo un fiume in un terribile fluido imponderabile, quando noi bruciamo rupi incommensurabili e suscitiamo un nuovo mondo di ferro e di acciaio!

Noi ci imprigioniamo sul breve disco del microscopio, consacriamo tutta l'acutezza del nostro sguardo moltiplicato per discoprire i movimenti impercettibili del minimo germe vivente, la conformazione inapprezzabile del minimo grano di materia; noi uomini di governo e di studio dedichiamo le nostre migliori facoltà a invigilare le consuetudini dei più bassi strati sociali, a non perder mai d'occhio l'atteggiamento più insignificante dell'individuo più misero materialmente e moralmente; noi siamo invasati, ossessi da questa ansia per tuttociò che fanno, che dicono,

che pensano i più meschini, i più umili di noi, proprio in questo momento in cui l'eroismo riappare sfolgorando, come il rogo sul monte, in mezzo agli uomini; proprio ora in cui in sulle vette sociali, taluni uomini che attingono novelle sovranità stanno tracciando gesti sovrumani che imporranno nuovi fati al mondo e alla vita, stanno domando colossi mostruosi, stanno riportando vittorie decisive di cui la storia non vanta le eguali; proprio ora in cui gli uomini che stanno alla testa della civiltà, dal grande finanziere al macchinista, compiono audacie folli, muovono incredibili potenze, pari a giganti superiori a quelli di ogni leggenda, proprio ora in cui oltre alla terra, oltre al mare, l'uomo si lancia nel cielo e avventa la sua parola nell'infinito.

Ma nella piccola dimora dell'artigiano occorre qualche metro cubo in più di aria, ma nella scuola il figlio dell'artigiano deve trovare oltre alla scodella della grammatica anche quella della minestra, ma l'artigiano deve riposarsi un'ora di più e lavorare un'ora di meno; chi ha tempo, chi ha modo di alzare gli occhi e lo spirito verso l'alto, di vedere negli spazî luminosi e solitari uno strano, un immane congegno librarsi solenne, scorrere via silenzioso, maestoso, tra i venti e le nubi, signoreggiare le vie dell'aria, instaurare un novissimo impero? Chi ha tempo e modo di notare che oggi per la prima volta da che l'umanità esiste, alcuni uomini con un ordegno possente e veloce, audace e prodigioso

da loro costrutto, in un ampio rapidissimo volo prodotto dai loro motori hanno solcato una determinata porzione di cielo, giungendo esatti alla mèta prefissa?

Nei secoli addietro l'uomo poteva badare alle cose veramente grandi, aveva la memoria capace per gli eventi insigni, palpitava per i supremi gesti, erano questi la cagione del suo orgoglio e del suo entusiasmo, erano questi gli argomenti della sua più fervida celebrazione. L'atto del re turbava tutte le anime, la sua gioia era l'esultanza della nazione, la sua gloria era la nobiltà memorabile del popolo. Questi non obliava più il capitano vittorioso, e il canto della vittoria era tramandato alle generazioni venture; non dimenticava più il legislatore saggio, il maestro primo delle arti, l'inventore benefico. E l'artefice glorificava con visioni di bellezza geste ed eroi. Fino ancora a un secolo fa il poeta cantò l'ardimento del genio; Montgolfier trovò ancora un'anima disoccupata per occuparsi di lui.

Oggi il popolo ha da pensare a sè e tutti gli altri hanno da pensare a lui; glorie, grandezze, eroismi non lo riguardano più; il poeta canta l'uomo che scheggia la selce, che ara, che intride la farina, che frantuma l'oliva, l'arciere che tende l'arco, l'aratore che guida i giovenchi, la donna che fila all'arcolaio, che coglie fiori nel giardino o miete nel campo; il pittore e lo statuario raffigurano l'uomo che pascola le greggi, che pesca, che batte l'incudine, che ferra il cavallo; il giornalista e il deputato debbono tener

dietro, l'uno a tutte le futilità e le miserie della vita borghese, l'altro a tutte le avidità dei suoi elettori più numerosi e cioè delle classi popolari; chi può accorgersi dell'eroe che sfida la morte sulla sua macchina terribile, del genio che sferra nel mondo una nuova energia, dell'eroe e del genio insieme che definitivamente, con uno dei gesti più maestosi che mai siano stati tracciati, segnano per primi i confini di un nuovissimo impero, quello dell'aria, accordandone la sovranità all'uomo?

— “ C'è un pallone in cielo? Ah sì! Ancora dei matti che vogliono fracassarsi il collo! Ma non ne hanno mai abbastanza? Dopo i rompicolli che andavano a cento all'ora, vi sono adesso gli *sportsmen* dell'aeronautica? È cambiata la moda! Benissimo, così si romperanno la testa più presto „.

Questo è il commento, questo è l'elogio; questo è tutto quanto si sente dire, in quelle rarissime volte in cui si parla di tali inezie.

Sdegnarsi? È inutile, niuno capirebbe; meglio assai, se la fortuna consente, di essere tra i pochi che ancora sanno ammirare, commuoversi e ricordare, tenere per sè la propria ammirazione e commozione.

Non si vuol neanche sentir parlare di questo genere di imprese. I massimi giornali italiani profondono bensì i quattrini per avere colonne di dispacci sul movimento operaio in questo o quel paese, sul congresso cattolico o socialista, sul comizio degli impiegati civili, sul processo

per la uccisione di un detenuto o di una *cocotte*, ma quale fra essi ha speso un soldo per farsi telegrafare i particolari dell'eccelso viaggio aereo del pallone automobile Lebaudy? Quale articolista ha sentito eccitato il suo ardore dinanzi a questo maestoso miracolo dell'intelligenza umana, e si è dato la pena di scrivere poche righe di elogio per il nuovo trionfo dell'uomo?

Salga adunque pura e sola questa mia lode, frema intatto e isolato il mio entusiasmo, si intessa la mia unica corona, proprio qui, su queste pagine, ove più libero e forte risuona l'inno alla bellezza, per il primo sicuro volo umano, per gli agili eroi scesi in mezzo alla metropoli moderna dal cielo, non già dentro la misteriosa nube dei miti, non già per sortilegio di demoni o di numi, ma per un portento ancor più meraviglioso, l'opera delle loro mani, la volontà del cuore impavido.

Proprio qui, e la sede è ben degna, dove si glorifica la gagliarda e nuovissima arma del dominio, la macchina, e l'artefice del ferro, proprio qui si segni indelebilmente e si consacri la fausta data in cui un altro artefice, un altro poeta, colui che compone poemi di forza e di acciaio, rivelò ed esperimentò il suo capolavoro, la nave chimerica non mai vista, di seta e di metallo, dalle ali molteplici ricurve a spirale, dal ventre enorme e più lieve di ogni piuma, e la condusse rapida e diritta per un ideale e infallibile sentiero, sovrastante a tutti quelli battuti dagli uomini, alla mèta prestabilita.

Ai 13 di novembre l'ingegnere Juliot sul pallone *Le Jaune*, di sua invenzione, partiva da Moisson, e percorrendo in un'ora e tre quarti circa sessanta chilometri, giungeva a Parigi e scendeva al Campo di Marte.

Prima di lui altri avevano apprestato macchine aeree e tentato l'arduo volo, altre navi volanti prima di questa spinte dalle loro eliche avevano percorso brevi tratti nell' aria, ma in quest'ultima impresa vi è qualcosa di più e di diverso: vi è l'esperimento decisivo, l'intento pienamente attuato, il viaggio veramente compiuto. Anzi, potevano dirsi esperimenti, tutti quelli anteriormente effettuati, questo invece non lo è più, poichè è già l'atto definitivo; dal campo sperimentale siamo passati per la prima volta a quello pratico.

E il cielo è da ora schiuso non solo alla fantasia e alla speranza, ma alla volontà e all'opera dell'uomo.

Il celeste messaggio.

Noi siamo divenuti ora estremamente difficili e incontentabili; la nostra adolescenza è stata così febbrilmente occupata da innumerevoli visioni di novità che i padri ci additavano come conquiste recenti del genio umano, ha dovuto tanto rapidamente adattarsi a novelle trasformazioni dei processi di vita, e perciò eccitati a credere a una possibilità sempre più vasta di mutamenti e di innovazioni, noi siamo stati portati a sfruttare così fantasticamente in anticipo anche le più utopistiche maraviglie del futuro, che giunti a una certa conoscenza generale di quanto era stato compiuto, e osservando che la realtà tardava a sconvolgersi a seconda dei nostri piani, a sublimarsi nuovamente a seconda delle immaginazioni accese, ci lasciammo prendere dallo scoraggiamento e dal dubbio, o per meglio dire pensammo che il fervido ciclo creativo era per il momento concluso e che gli apparati e la suppellettile della società civile dovevano per qualche tempo mantenersi stazionarî.

Se si annunciava una scoperta nuova essa veniva guardata con diffidenza oppure non ne veniva apprezzato il valore e la si riteneva di una entità minima, incomparabile con quella

delle scoperte precedenti; talchè facilmente giudicavamo e che la terra era men ferace di geni inventivi, e che nulla veniva a rompere la monotonia della civiltà omai consolidata.

Or bene niun giudizio è di questo più errato; e se noi perchè vivendoci in mezzo, vediamo le cose svolgersi sott'occhio nei loro minimi particolari, se noi assistiamo alla lenta genesi e al laborioso sviluppo di una invenzione attraverso ai suoi conati successivi, senza riceverne pertanto l'impressione violenta dell'insieme, se in questa progressiva assuefazione che si determina in noi al formarsi graduale della nuova invenzione ne viene a cessare per i nostri sguardi il colorito suo maraviglioso, ciò non vuole già dire che noi siamo pervenuti ad un periodo di arresto oppure di preparazione e di transizione; che ora nulla si faccia, che nulla si stia ora trovando di grande e di definitivo, così da stupire i posteri siccome noi rimanemmo stupiti dinanzi alla locomotiva e all'apparecchio telegrafico.

Proprio il contrario è vero, poichè è proprio in questi ultimi anni che si affermarono tali integre e magnifiche scoperte e invenzioni, dalla teoria dei micro-organismi patogeni che ha rinnovato la medicina da capo a fondo, dai raggi Roentgen che ci attribuiscono, come la leggenda alle antiche divinità, la visione attraverso ai corpi opachi, dal *radium* che ci riporta al mistero primo dell'esistente, fino al portento del telegrafo senza fili che la parola umana diffonde invisibil-

mente sull'ali del mistero etereo, da superare nel confronto quanto di più insigne si era fatto in passato e da produrre più estesi e profondi rivolgimenti trasformativi nella vita e nel materiale della civiltà di quelli avvenuti prima di noi.

Finora noi non siamo consapevoli, anzi non abbiamo ancora potuto renderci conto di tutto quanto rappresenta, di tutte le sorti, le capacità e le efficacie che aduna in sè il piccolo e nuovissimo ordegno, che con tenace sforzo un giovane italiano, il Marconi, ha presentato all'uomo nell'alba del nuovo secolo come l' instrumento annunciatore di una nuova parola augurale.

Noi non abbiamo ancora la concezione esatta della importanza, del significato dell'invenzione, di tutte le conseguenze che potranno derivarne, di tutte le mutazioni che essa provocherà. Inoltre il suo funzionamento ci è sconosciuto, il suo meccanismo, se ci stupisce per il suo segreto, non ci colpisce, non ci entusiasma con la sua bella attività immediata e visibile e sopra tutto non è ancora al nostro contatto, noi non possiamo tenerlo ancora fra le nostre mani e sentir trascorrere nelle nostre fibre la prodigiosa essenza che lo ha animato, non possiamo ancora averlo in cospetto dei nostri sguardi e della nostra anima e riceverne così quel senso di trasalimento e di venerazione insieme per il dispiegarsi di un sapiente ordine di forze, siccome ci accade ogni qualvolta, oggi ancora, ci poniamo dinanzi all'apparecchio telefonico o tocchiamo il commutatore di una lampada elettrica.

Questo avverrà col tempo e in breve tempo, e allora i figli magnificheranno l'augusta opera nostra.

Oh apparirà invero come in una specie di religioso stupore questo messaggio nell'invisibile e dall'invisibile, questo messaggiere rigido nell'aria, con la bocca immobile nel vento e fra le nubi, percorso da un intimo fremito ignoto, che nulla rivela e che pur è così intenso ed acuto da trapassare gli oceani e le montagne, l'aria e la terra con una velocità che non ha l'eguale, col mezzo non tanto di una sostanza materiale, quanto di una ipotesi del nostro calcolo più ardito, l'etere, il veicolo vitale del cosmos! E questo fremito che non si deforma, che non si consuma, involandosi via nell' imponderabile, segue con una recisa certezza la sua via ideale, donde nulla può indurlo a deviare, fino a che tocca la sua mèta precisa, sia a un chilometro, sia agli antipodi, sia in mezzo ai deserti tropicali, sia tra i ghiacci iperborei, sia su una nave in movimento, sia sulla vetta dell'Alpe, sia attraverso o sorvolando l'arco immenso della terra e la curvatura gigantesca del mare, la sua mèta, un cervello meccanico, pure rigido e immobile, ma quasi più vivente e sensibile di quello umano, che lo attende, lo accoglie, e tutto ne è penetrato e ne trema invisibilmente, e lo propaga limpido, lo rivela esatto all'occhio avido dell'uomo. E le nostre misure del tempo, per quanto delicatissime, sono ancor tanto grossolane che non valgono ad esprimere la rapidità con cui il miracolo si effettua!

Non sono forse queste correnti di pensiero lanciate ed incrociantisi in ogni senso, senza smarrirsi, come infallibili dardi dell'anima sul mondo?

E tutta la terra non viene così ad essere quasi un solo gigantesco essere pensante, un solo enorme sterminato cerebro in cui le sensazioni, le emozioni, le idee si svolgono, si palesano pressochè contemporaneamente in ogni parte, in ogni cellula, instituendo una organica unica coscienza mondiale? Le energie fisiche non vengono così ad essere talmente elaborate e affinate da eguagliare quelle psichiche, da confondersi con esse nella forza elementare prima e pura che tutte potenzialmente contiene?

Ed ecco l'altra grande facoltà, ancora sconosciuta in tutta la sua misteriosa grandezza, su cui il pensiero non ha neppur osato di spingersi, acquistata all'intraprendenza dell'uomo dalla invenzione che sfrutta le onde elettriche hertziane. Essa rappresenta appunto un importantissimo, un decisivo progresso in quella semplificazione di mezzi, in quella eliminazione degli intermediari, degli attriti, delle perdite tra la fonte e l'impiego dell'energia, tra lo stato dinamico virtuale e quello di attuazione, verso cui tende la meccanica moderna.

In questa via anche in passato si erano compiuti notevoli passi in avanti; la macchina a vapore costituì senza dubbio la migliore utilizzazione fino allora trovata delle forze naturali, il motore a benzina però introdusse di già un

progresso sopprimendo il passaggio, l'intermediario della caldaia. L'energia racchiusa nel carbone non ha più bisogno per essere proficuamente raccolta di esplicarsi nella fiamma, di trasformarsi nella forza espansiva del vapor acqueo; nel motore a benzina, è il carbone liquido che direttamente agisce nel punto di resistenza. Ma in tali meccanismi una dura servitù limita l'impiego di queste feconde energie suscitate dall'uomo; la sorgente dinamica, il motore non può essere distaccato, allontanato, tranne che per brevissimi tratti e mantenendo sempre un materiale collegamento, dallo strumento in cui viene impiegata l'energia.

Mediante l'elettricità si va più avanti, si ottiene un altro miglioramento, si rende possibile cioè il trasporto della forza a distanza; il generatore elettrico, la maestosa chimera metallica dove in un ordine prodigioso che da se medesimo si compone, come nella dinamo auto-eccitatrice, e a cui presiede il giro solenne del volante tra i campi magnetici, armonie fisse di passione suscitate da cuori di ferro, sembra addensarsi un nembo formidabile e continuo, da mille e mille fulminei scatti di simpatia o di irritazione nella materia, il generatore elettrico può lanciare l'imperiosa sua potenza, senza disperderla, attraverso centinaia di chilometri, come un Titano dalle lunghe braccia. Ma in ogni modo sia pure per il semplice mezzo di un filo, esso per agire ha sempre bisogno di un collegamento materiale; un contatto effettivo deve

sempre verificarsi tra il punto ove la forza si genera e quello dove si sfrutta; la servitù del vincolo greve permane. È soltanto con l'invenzione del telegrafo senza fili che per la prima volta nella storia umana, la servitù cessa, il vincolo si infrange; l'energia scaricata in un punto va senza che alcun tramite materiale la conduca ad abbattersi su un altro punto prescelto dalla nostra volontà a qualsiasi distanza, e là opera a seconda del nostro intento. D'ora in avanti il rapporto materiale indissolubile tra mobile e motore, tra lo sforzo e la sua funzione, tra l'energia potenziale e quella in lavoro, non ha più ragion d'essere, o meglio si eleva a un rapporto ideale, a una specie di trasmissione d'influenza, sì come quella che avviene nel tempo fra le generazioni passate e quelle venture, ma che ancora non si verifica se non in casi eccezionalissimi nello spazio tra uomo e uomo, tra anima e anima.

Nè vale il dire che l'apparecchio del Marconi lancia soltanto una esigua quota di energia, capace di un lavoro minimo, quello di smuovere una lancetta su un quadrante. Quando si può trasmettere anche un solo soffio, anche un solo palpito per quanto sottile e debole, non vi è una ragione al mondo che si opponga alla trasmissione di un cumulo di forza indefinito. Dove una esile quantità di energia è passata, ne passerà, adattando le condizioni, una più ingente, e così di seguito. Venti anni or sono anche sul filo di rame non trascorreva che il tenue impulso atto a far deviare la lancetta dell'appa-

recchio telegrafico, oggi vi trapassa un tale impeto enorme che può muovere tutti gli opifici di una regione, porne in moto le ferrovie e inondarla di luce. E lo stesso risultato si otterrà col progredire dell'apparecchio col quale oggi si telegrafa senza fili, così che noi possiamo già prevedere un non lontano avvenire in cui dentro zone, dentro laghi elettro-dinamici dagli invisibili confini aerei, tutte le macchine che lavorano per l'uomo si muoveranno come per un occulto comando, per un irradiamento impalpabile di energia alimentatrice che tutte le investirà, le penetrerà e le animerà. Come la pianta attinge dall'aria, dalla luce il suo nutrimento per i suoi fini vitali, così la macchina immersa in quella specie di bagno diffuso di forza, trarrà dall'invisibile vortice la spinta per la sua opera infaticata. Vedremo così lampade che si accenderanno da sole, tramways, carri, automobili che cammineranno a velocità pazze, senza motore, senza alcun contatto donde assumere l'energia occorrente, vedremo interi opifici, colossali leve e tutti gli altri strumenti mossi finora dalla forza del vapore, dell'elettricità, agitarsi, operare senza che nulla in apparenza li sospinga, senza che alcun visibile impulso li faccia muovere. E sarà soltanto allora che ci sarà dato di vedere l'uomo, signore dell'aria, navigare nell'atmosfera sopra un meccanismo nuovissimo, di una leggerezza straordinaria, di una forza poderosissima che gli sarà appunto consentita dal fatto che egli non dovrà

portare con sè alcun motore, ma accoglierà dall'intorno gli effluvii di energia che gli verranno continuamente inviati, come soffi rinnovatori di vita da qualche lontano, trasformato e ampliato apparecchio trasmettitore.

E come abbiamo chiamato il presente generatore elettrico unito con lunghi fili ai congegni cui esso versa torrenti di forza, un Titano dalle smisurate braccia, potremo bene chiamare il futuro apparecchio formatosi dall'odierno telegrafo senza fili, scagliante negli spazi le sue correnti di vita meccanica, un nume onnipotente che dall'alto diffonde la sua essenza animatrice e creatrice sulle cose e sugli esseri.

Ed è sicuramente progredendo per questa via che noi potremo pervenire alla sospirata vetta, alla semplificazione suprema, alla eliminazione di tutti i passaggi e di tutti i disperdimenti, al possesso della forza pura e primeva da usare dove occorra immediatamente, ad un *quid* che di per sè sia l'unità primitiva di materia e di forza, di motore e di movimento, donde l'energia scaturisca per virtù propria secondo il volere dell'uomo, il quale davvero terrà così in suo pugno in qualsiasi istante che lo voglia un potere sovrumano.

Giorno verrà infine, ne assicurano i fati, in cui un uomo, della stazione di Poldhu sull'estrema punta della Cornovaglia, ove Guglielmo Marconi volle stabilito il più poderoso impianto del suo telegrafo, sentirà tremare nel suo vigilato apparecchio ricevitore un ritmo

inaudito, un movimento anormale misterioso, diverso da tutti quelli umanamente percepiti, una oscillazione strana incomparabile con alcun'altra, una musica nuovissima con pause e colpi in una serie non mai prima avvertita, quasi che dalla punta dell'antenna elevata nell'aria, come orecchio magico che ascolti ogni voce del mondo, fosse discesa giù fino all'ordegno registratore una parola arcana, non pronunciata mai da bocca mortale, una parola di un linguaggio ignorato, inviata con un segno, con una cifra intraducibile, primo messaggio celeste, primo saluto alla terra dall'infinito.

E l'uomo, quell'uomo che primo avrà ascoltato la voce dell'universo, il palpito degli spazi siderali, fatto così quasi sacro come l'eletto che intese la voce di Dio, sentirà anticipatament e nella sua anima il folle stordimento che poi si dilaterà per tutta la terra al maraviglioso annuncio. Egli guarderà con gli occhi paurosi e luminosi il piccolo strumento dalle sottili leve, dalle esili ruote, dal meccanismo fragile e delicato, diventato improvvisamente grande, immenso al contatto dell'infinito; si guarderà d'intorno inebriato ed esaltato quasi ad intuire la bocca che affidò agli echi insondabili del cielo la divina parola, la mano che lanciò nelle sconfinate solitudini cosmiche il segno miracoloso di vita; guarderà d'intorno la camera d'un tratto trasformata, senza più muri e limiti, nel vestibolo dell'infinito; guarderà il tenue filo avvolto sull'isolatore, arrampicantesi verso l'asta aerea

e poi invisibilmente prolungantesi in ogni senso e in ogni abisso, verso ogni luce e verso ogni stella, tramite di tutto ciò che vive nell'Universo e sentirà la sua coscienza gonfiarsi, ingigantirsi, diventare enorme, ampliarsi oltre tutti i confini materiali e ideali, oltre tutte le possibilità della ragione e della logica in una divina follìa spezzatrice di tutti i vincoli terreni.

Ed invero in quel giorno l'uomo per la prima volta da quando corre e fatica per le belle pianure terrestri, da quando appunta gli occhi interrogatori verso la volta azzurra che gli sovrasta e l'anima inquieta verso l'inizio e la fine del suo destino, da quando specula sulla causa ultima, sull'infinito e sull'assoluto, e tenta quasi di oltrepassare con la fantasia la sua ragione e la sua terra, l'uomo dico in quel giorno per la prima volta avrà compiuto materialmente ed effettivamente, ciò che neppure aveva potuto intuire la più ardita ipotesi del filosofo, egli avrà spezzato l'incanto che lo teneva costretto nella terra, che lo faceva cittadino di un dominio donde neppure col pensiero egli poteva uscire.

Per la prima volta in quel giorno l'uomo potrà spingere il suo sguardo e la sua anima positivamente oltre il consueto insormontabile confino, come se il soggiorno e il dominio umano si fossero realmente ampliati oltre la terra, fino a tutto l'Universo. Improvvisamente la coscienza avrà in quel giorno una sensazione come se di un tratto tutti i densi veli che la costringevano

intorno fossero strappati via; l'umanità sentirà dentro di sè stessa qualchecosa che si dilaterà smisuratamente, portentosamente e qualche cosa di ignoto, di maestoso, di terribilmente grande che vi affluirà come se tutto l'Universo oscuro e chimerico vi si espandesse in una fiumana irrompente.

Non mai una scossa più violenta avrà sconvolto lo spirito umano, non mai il campo della coscienza avrà subìto un ampliamento così insigne, non mai conquista umana sarà stata più vasta.

Forse qualche cosa di simile deve aver impressionato analogamente, sebbene in proporzioni infinitamente più piccole, l'umanità civile alla scoperta dell'America; anche allora il campo della coscienza e il campo d'azione, l'orizzonte morale e l'orizzonte materiale si trovarono immensamente allargati; ma non era ancora lo sconfinamento oltre la Terra, l'esodo sopra umano, il volo per gli spazî infiniti.

Sarà domani la parola umana salutante che arriverà ai lontani fratelli celesti; e dove la parola, che è pur sempre nella sua imponderabilità e invisibilità, un alcunchè di materiale, passò, passerà infallibilmente la nostra volontà, forse noi stessi.

Parola, alato araldo dell'uomo pellegrino del cielo!

PARTE QUARTA

Il visitatore del mondo.



Il viaggiatore moderno.

Io mi sono persuaso che una radicale riforma sarebbe necessaria nella compilazione delle *guide* destinate ad offrire al viaggiatore, non solo una descrizione minuta ed esatta di una data città o di una data regione, ma anche un'idea sintetica ed integra raccogliendo gli elementi più tipici e rilevandoli in modo che niuno di essi possa venire trascurato. Tali guide di cui il *Baedeker* è il modello più conosciuto e più pregiato, tenuto conto dell'intento che ad esse presiedette e della concezione di vita a cui sono informate, non sono già difettose o errate, ma è piuttosto questo intento ed è questa concezione che oggi non valgono più, e per tanto è precisamente tutto l'indirizzo della guida stessa che è sbagliato, è il sistema su cui essa si fonda che deve essere mutato.

Il *Baedeker* risente della sua antica origine e della sua tradizione; a mano a mano che si fanno

nuove edizioni si introducono bensì parziali cambiamenti e miglioramenti, si controllano e si aumentano le notizie, si aggiungono nuovi dati più pratici, ma lo schema dell'opera resta pur sempre quello primitivo originale che risale al 1830, ispirato a un regime di vita che oggi non è più il nostro, tendente ad accontentare bisogni e gusti che ora non sussistono più, fatto per una cerchia di persone che non corrisponde più a quella dei viaggiatori odierni.

Se non temessi di sembrare esagerato, io arriverei a dire che l'impressione da me sentita appunto in un mio viaggio recente per le capitali europee, si è quella che, attraverso le indicazioni del *Baedeker*, mi si rievocava nell'animo un tempo da noi molto lontano, quando si viaggiava in diligenza, o per lo meno quando e i viaggi e i viaggiatori non erano quelli di adesso.

Tutte le volte che togliendo l'occhio e lo spirito dall'onda maestosa e tumultuosa di vita che mi ferveva d'intorno, io mi chiudeva nella lettura del *Baedeker*, mi sembrava immediatamente di essere trasportato fuori dalle grandi cose circostanti, di sprofondarmi nel passato, di essere risospinto indietro in un mondo diverso, che io conosco soltanto attraverso i libri di storia o i racconti del padre, di leggere non una descrizione di tutto ciò che di più insigne si spiega e palpita a me vicino, ma quasi un libro di archeologia. E ripeto ancora, la mia impressione era che il volumetto dalla rossa copertina, meglio che alle mie

mani e alle mie ricerche convenisse a quelle del viaggiatore di mezzo secolo fa, del viaggiatore che arrivava in diligenza all'albergo della Posta.

Avete mai letto quelle raccolte di dialoghi in varie lingue, composte ad uso dei viaggiatori, così almeno si dice, e si ha il coraggio di aggiungere: apprestate in guisa da essere di pratica e pronta utilità per tutti i casi più comuni e imbarazzanti in cui possa trovarsi chi viaggia in terra straniera? Vi ricordate qualcuno dei dialoghi?

— È pronta signor maestro di posta, la nostra berlina da viaggio?

— Sì signore, è stata ripulita, sono state accomodate le molle.

— E il postiglione è pronto? Speriamo che questa volta la fortuna ce ne faccia incontrare uno meno ubbriacone di quello che ci ha condotto qui.

— È un bravissimo giovane. Ha ottimi certificati di famiglie inglesi.

— E le provviste sono in ordine? Dovremo correre molte ore prima di trovare di che rifocillarci?

— Non solo le provviste, ma tutte le valigie, gli scialli, le coperte sono già nella carrozza.

— E la strada è sicura? Ci hanno raccontato tante fosche istorie che noi eravamo inquieti a partire di sera.

— La gendarmeria perlustra la strada, ed è da qualche mese che non si sente più parlare dei briganti.

— In ogni modo noi abbiamo le nostre spade e abbiamo cambiato la pietra focaia delle nostre pistole.

E non continuo nella amena citazione, noto soltanto che questa roba è scritta per l'utilità pratica di chi viaggia in *pullman* a cento chilometri all'ora e discende ad un albergo di quattrocento camere ed alla sera vede i briganti solo in qualche operetta stantìa, e le pistole al domani nei musei!

Or bene io non intendo di dire che il *Baedeker* contenga queste sciocchezze, dico soltanto che esso fa quasi rivivere in questo ambiente, poichè mentre la vita moderna non dà in esso alcun guizzo, mentre le principali necessità che urgono all'anima nostra non vi rinvengono alcuna soddisfazione, mentre le creazioni e gli aspetti più caratteristici e grandiosi del momento presente non vi suscitano alcuna eco, viceversa tutto vi pare disposto a seconda di ambienti e di costumanze scomparsi, e per l'uso di quei radi viaggiatori del passato, per i quali un viaggio era una faccenda straordinaria ed eroica, i quali ignoravano del tutto gli usi, gli istituti, persino le monete e le misure dei paesi ove si recavano, per quei viaggiatori i quali dovevano essere guidati come fanciulli, tutelati a ogni passo, ingenui e diffidenti nel tempo istesso, con la probabilità e la paura continue di esser pelati, derubati, truffati.

Ciò suppone naturalmente un tempo, in cui le comunicazioni erano difficilissime, in cui un

viaggio costituiva un avvenimento nella vita di un uomo, il quale dopo quello di nozze ben di rado si accingeva a rinnovare l'ardua prova; un tempo in cui i varî paesi erano l'uno estraneo all'altro, e l'uno completamente ignorato dall'altro, in cui correvano le più strambe e assurde dicerie presso ogni popolo sul conto di quelli vicini, in cui ognuno che ritornava da un viaggio veniva considerato come un essere quasi privilegiato ed egli se ne rivaleva sballandole più grosse possibili.

Ed ecco infatti il fido *Baedeker* che incomincia persino col dirvi in quale stagione dovete, ad esempio, recarvi a Parigi; e peggio per voi se proprio non potete muovervi che nella stagione opposta; quindi vi fa i conti in tasca e se siete un dissipato o un avaro vi predica come un buon mentore su quello che dovrete spendere al giorno e vi indica persino tutte le mancie che dovrete dare in qualunque posto vi rechiate. Provate a ribellarvi a tanta premurosa sollecitudine!

Esso vi descrive come sono organizzate le ferrovie, vi spiega come sono fatti i treni, come si fa a salirvi e a prender posto, a quale velocità corrono, quanto costano i biglietti, quanto ritardano o avanzano gli orologi delle stazioni, vi avverte del passaporto e vi mette in guardia per i doganieri specie riguardo al tabacco.

Tutto questo già prima di arrivare! Arguite da ciò tutti i servizî che vi rende, tutta la sorveglianza che esercita su voi dal momento in

cui avete fatto il primo passo in Parigi, al momento in cui partirete.

Il *Baedeker* non vi abbandona un istante, non vi concede un solo capriccio, non vi lascia perdere un minuto, non vi permette un solo sbaglio, vi ha sotto la sua protezione e voi non potete liberarvene mai. Vi accompagna all'*hôtel,* al *restaurant*, in carrozza, a teatro, a passeggio; ora vi fa correre, ora vi fa fermare, ora vi impone l'entusiasmo, ora la riflessione, non vi dà tregua; voi potete essere stanco, seccato, preferire un'ora di sonno o l'inseguimento di una leggiadra *silhouette* femminile che vi sfugge, il *Baedeker* vi incalza, vi costringe, vi porta a destra se volete gire a sinistra, vi fa salire mille gradini quando vorreste cullarvi in battello, e sempre in ogni caso tenendovi per mano come un bimbo inesperto e intontito a cui la mamma deve dire: “ Cammina presto, non fermarti a guardare i giocattoli; guarda, viene una carrozza; stai attento che urti nel lampione, ecc. „; e brontolandovi nelle orecchie il contegno che minuto per minuto dovete tenere in ogni circostanza, quasi che foste il peggiore dei distratti e degli smemorati, o un perfetto imbecille o uno zotico sceso giù da qualche alpestre villaggio e esterrefatto dalle meraviglie della metropoli.

Ma chi è ora quel viaggiatore che si trova in queste condizioni e che richiede una simile opprimente assistenza?

Nessuno certo vi è; si tratta di una razza scomparsa, e se qualcuno rimane è proprio colui,

poveraccio o disgraziato, che non sogna neppure di comperarsi una *guida* e che non se ne saprebbe servire.

Oggi anche un adolescente, sveglio e ardito, non ha bisogno di tali consigli e di tali raccomandazioni, saprebbe cavarsi di impiccio in quasi tutte le contingenze contemplate nel *Baedeker,* delle quali la maggior parte non sussiste più o ha cambiato modo di essere. Oggi noi siamo pienamente informati di tutto il genere di vita che si conduce nei paesi civili, anzi sappiamo che le grandi capitali si somigliano, che il cosmopolitismo vi ha reso l'esistenza quasi uniforme; niuna sorpresa adunque abbiamo da temere da questo lato, e d'altra parte noi siamo ora allenati ad una attività, avvezzi ad una vigilanza, ad una prontezza in ogni nostro atto, dotati di una intuizione e di una tempra negli imbarazzi e nei pericoli e di una scioltezza e franchezza per tutti i rispetti umani e per tutti i raggiri che ci si possono parar contro, da rendere superflui e tedianti quei suggerimenti e quelle protezioni che sembravano indispensabili ai nostri avi.

Il fervore, l'intensità, la rapidità, tutto il tono ansioso, tumultuoso e faticoso di vita che ne circonda e a cui contribuiamo, la necessità in cui ci troviamo per mille evenienze quotidiane, dalle più futili alle più importanti, da una corsa in automobile al disbrigo di una operazione di Borsa, dalla semplice traversata di una strada affollata ed ingombra al lavoro febbrile impo-

stoci dalla lotta sociale, di prendere una decisione immediata, brusca, di passare senza esitazione e senza indugio dal pensiero all'esecuzione, di proteggere al massimo il nostro interesse, hanno fatto sì che noi siamo divenuti più volontarî, più forti, più alacri, più violenti e più esperti delle generazioni precedenti. L'ingenuità al pari della lentezza non sono più compatibili nell'uomo moderno; chi non ha sangue freddo e intuizione acuta, rapidità fulminea di decisione e fermezza di sentimento e di braccio per tradurla in atto, corre rischio di rimanere nella via schiacciato da un tram elettrico, di ruzzolare nella polvere dalla bicicletta, di essere scaraventato contro un albero dall'automobile, di perdere il buon affare di cui va in traccia, di essere sorpassato e schiacciato dalla folla di concorrenti che gli si avventa contro e gli preme alle spalle.

Ed è possibile che il giovane moderno così trasformato dalla furia immensa e complessa della civiltà, così educato e irrobustito dalla macchina, capace di funzioni tanto ardue e varie, in cui i più valentuomini di un secolo addietro avrebbero perduto la testa, capace di domare e di guidare un terribile mostro di ferro e di fuoco, mistero e spavento dei padri tranquilli, e di compiere poi il lavoro più sottile e paziente dell'artefice o del finanziere; possibile dico che il giovine così fatto diventi un imbambolato ignorante e smarrisca tutto il suo spirito per il solo fatto di passare da Milano a Parigi, da Parigi a Berlino, da Londra a Roma; di trovarsi

dinanzi a un facchino, a un vetturale, a un cameriere che non siano quelli della sua città, per modo da lasciarsi spennacchiare e svaligiare al primo incontro? Possibile che egli abbia bisogno di essere sorvegliato, covato più di una pudibonda e ignara donzella, perchè non si sbagli di treno o di classe, perchè sappia trovarsi una camera da dormire e un *restaurant* conveniente dove mangiare, perchè distingua una colonna da un teatro e non si lasci imbrogliare e portare in perdizione ad ogni istante?

Tutto ciò è sommamente puerile e ridicolo, eppure sono queste in grande maggioranza le eventualità contemplate dal *Baedeker*, sono di questo stampo quasi tutte le sue informazioni e raccomandazioni.

Bisogna leggere che razza di consigli si trovano, ad esempio, nel *Baedeker* di Parigi per avere una idea della preistorica grottesca ingenuità che vi si mostra e della assoluta divergenza che lo rende estraneo alla vita e all'anima nostra.

Ecco un saggio dei consigli generici:

" Ci si dovrà astenere dal recarsi ad avanzata ora della notte nei quartieri lontani, e sarà bene in generale di non attardarsi negli altri quartieri dopo la una antimeridiana ".

E pensare che Parigi è celebre per la sua vita notturna e che invero l'animazione nei caffè, nei *restaurants*, nelle birrerie, da *Maxim* al *Cafè de la Paix*, da tutti i *Pousset* a *Paillard* e a *Larue*, comincia dopo i teatri, dopo la mezzanotte, ed è appunto in quelle ore che le strade sono più

frequentate e rumorose che non alle 10 o alle 11 di sera. Come esperienza personale posso aggiungere che io ho abitato varie volte e in prolungati soggiorni, anche quando infierivano, così dicevano i giornali, le più audaci bande degli *apaches,* tanto che la stessa polizia ne era sgomenta, proprio in una delle più erte stradicciuole di Montmartre, sotto alle ali immote e spelate del *Moulin de la Galette*, e pur rincasando ogni notte ad ora assai più tarda di quella fissata dalla prudenza del *Baedeker,* non ebbi mai ragione alcuna di molestia.

Il *Baedeker* continua:

“ Si diffidi sopratutto dei giocatori in ferrovia (*bonneteurs*). Molte bische di Parigi hanno speciali agenti i quali vanno in perlustrazione nei caffè e nei luoghi pubblici per attirare i gonzi e troppo sovente ci riescono „.

Qui siamo addirittura in un passato assai remoto. Tali cavalieri di industria hanno il buon senso oggi di non ricorrere più a questi semplici e fanciulleschi espedienti, noti omai anche alle pietre, ma se per caso vi fossero oggi ancora idioti a tal punto da lasciarsi gabbare da queste arti primitive, non li salverebbe sicuro il *Baedeker*, e poi eglino non riceverebbero che una meritata lezione per la loro incredibile imbecillità.

Ma il *Baedeker* diventa addirittura tragico nel modo più grottesco appena intravede il pericolo di una gonnella:

“ Guai a colui (par la voce dell'Apocalisse) che

porgerà compiacente orecchio agli inviti delle sirene dei *boulevards* e di altri luoghi, perchè esse non sono meno abili nello sfruttare il forestiero „.

Quali sirene tanto pericolose abbia visto sul *boulevard* il compilatore puritano del *Baedeker* io non riesco a comprendere. Egli deve essere un uomo molto accensibile per le donne, ma un deficiente intenditore, poichè per chiamare sirene quelle disgraziate cenciose che trotterellano su e giù, come le sentinelle, sul *boulevard*, stanche, annoiate, gualcite, brutte e vecchie quasi sempre, contro ogni tentazione sempre, ci vuole della gran buona volontà.

Bisogna proprio che il *Baedeker* supponga i suoi lettori altrettanti barbari affamati, discesi qui dalla selva nera dopo lunghe astinenze, per temere che si lascino, come gli sventurati compagni di Ulisse, incantare da queste sdruscite sirene.

Ma quei poveri itacensi avevano appunto per loro scusante anni e anni di viaggio nelle solitudini dei mari!

Le belle donnine, le leggiadre femmine eleganti ed eccitanti, le sirene provocanti e incantatrici ci sono, sicuro, e in gran numero, e il fascino che diffondono dalla loro femminilità squisita e desiderata, dalla loro sapienza lieta e perversa di carezze, dal rilievo in cui sanno porre i gaudî misteriosi e inebrianti che il loro amplesso promette, dalla fastosa eleganza palese e secreta con cui si adornano, dai profumi lascivi

di cui odorano siccome fiori in cui pazzamente si affonderebbe il viso e si immergerebbero contratte e afferranti le mani, è così tenace, impetuoso, penetrante da far dimenticare ben altri ammonimenti di quelli del *Baedeker*, ed inoltre la gioia piena, viva, dilatante il cuore, abbruciante le labbra, e incitante in più ardente impulso il sangue, che esse sanno donare, compensa ad usura la dimenticanza del consiglio noioso.

Queste donne poi, queste vere sirene, non si trovano sui *boulevards*, nei caffè, nei teatri, non sono così facili ad incontrare. Non c'è bisogno che il forestiero le eviti o si armi di virtù, come il biblico Giuseppe, per scansare il pericolo di essere sedotto; egli può vivere tranquillo, salvo che non appartenga alla esigua schiera delle celebrità mondiali, o per i milioni o per altra causa, egli non sarà neppure guardato, e probabilmente sarebbe schernito e respinto se osasse farsi avanti anche con un portafoglio ben gonfio e con gli omaggi che egli suole tributare alle signore di sua conoscenza.

Eh no, su questa partita il *Baedeker* non è soltanto invecchiato, è addirittura incompetente; che se poi si ostinasse ad essere in questo argomento obbedito sul serio, allora tanto varrebbe slacciare le valigie e rinunziare al viaggio a Parigi.

E i consigli particolari non sono più illuminati e utili di quelli generali, ma in compenso sono tutti inspirati a quella metodicità burocra-

tica e a quel senso di gretteria borghese, di antiveggenza pedante che se erano i tratti precipui dei nostri nonni (cosa che io neppur credo), dovevano renderli ben poco allegri e piacevoli, e che oggi in ogni modo bastano ad avvelenarci qualunque divertimento, a toglierci tutta l'attrattiva del viaggio, la quale consiste per tanta parte nell'ignoto, nell'imprevisto, nell'oblìo delle nostre consuete privazioni e prudenze, della nostra istessa abituale personalità per assumerne una un po' più libera, più spensierata, la quale possa concedersi temporaneamente qualche strappo ai doveri che quotidianamente ne incombono.

Il *Baedeker* comincia ad ammonire fino dalla prima ricerca dell'*hôtel.*

" Per risparmiarvi sorprese sgradevoli, appena siete arrivato, per prima cosa, anche se non vi trattenete che una sola notte, informatevi del prezzo della camera „.

Gran Dio! Che cosa sarà mai se si spenderà qualche lira di più, cascherà il mondo per questo? Dopo magari venti, trenta ore di viaggio, stanco e sudicio, mi trovo finalmente in un bell'albergo elegante, grandioso, dove mi si dà una camera signorile, leggiadra, che mi promette tutti i miei comodi...

Ebbene mi si consenta la gioia di lavarmi, di pulirmi, di cambiarmi, di coricarmi tranquillamente, senza amareggiarmi subito col chiedere quanto mi verrà a costare questo quarto d'ora di soddisfazione piena e libera; ci sarà sempre tempo alla sera, al domani di fare i conti, di

mettere in mostra l'esosità, la pitoccheria della nostra anima mercantile.

Sì, provatevi a fare questi ragionamenti poetici, pazzerelloni al *Baedeker*? il vostro tedesco mentore arcigno, neppure vi dà retta, tutto al più vi lascia dire compassionandovi; ma un istante dopo, elencativi alcuni fra i principali *hôtels*, vi insegna imperterrito:

“ Presentatevi al *bureau*, fatevi indicare le camere disponibili con i relativi prezzi e scegliete quella che vi conviene „.

E peccato davvero, che non aggiunga: “ Poi ponendo la gamba sinistra davanti a quella destra avviatevi dietro al cameriere, salite le scale, entrate nella camera, guardate di non sbagliare uscio, levatevi il cappello... e prima che il cameriere vi lasci chiedetegli dove si trova il *W. C.* „.

Ma l'affare si fa ancora più serio, quando dalla questione dell' alloggio si passa a quella del vitto, quando dall'*hôtel* il *Baedeker* vuole condurvi al *restaurant*. Qui tutta la sua tirchieria, la sua meschinità borghese hanno modo di rivelarsi in pieno; come pure è qui maggiormente dove esso fa quanto può per impedirvi il più piccolo, il più innocente diletto.

In nessun posto come a tavola sono inopportuni i pensieri seccanti; una preoccupazione sola basta a rovinarvi un pranzo, talchè anche a tavola il più contabile dei borghesi cerca di non contare, di essere il meno *se stesso* possibile, di gustare interamente il conforto di un eccellente

pasticcio di fagiano senza saperne prima il prezzo, siccome gli avviene per le coriacee galline che la sordida moglie gli appresta nei pasti casalinghi. Ora a Parigi si trovano i migliori *restaurants* del mondo e si mangia più prelibatamente che in qualsiasi altra città. Vale dunque la pena di prendervisi questo gusto, di gustare, nelle più favorevoli condizioni per ricavarne tutto il piacere, questa superiorità; è una sensazione non solo graditissima ma anche speciale che non si rinnova in altri luoghi.

Oh che credete, che il *Baedeker* ve la voglia concedere? Illusi.

Esso vi mette subito al corrente della situazione. Intanto cominciate a levarvi via dalla testa l'idea di mangiare quando ne avete voglia e all'ora che vi fa comodo. Sono scioperataggini e tendenze anarchiche non permesse queste.

Dunque...: “ La seconda colazione si fa ordinariamente dalle 11 al tocco e non conviene pranzare prima delle 6 e dopo le 8 „.

Ma il guaio viene ora — la spesa. Il *Baedeker*, e ciò mi riesce per una certa guisa quasi incomprensibile, ha proprio l'ossessione del denaro, la paura morbosa di spendere un soldo di più. Si direbbe che chi lo ha compilato sia stato derubato, truffato a man salva, e sia convinto che tutti siano così puerilmente ingenui come egli lo fu, oppure che egli sia un vero pezzente, uno straccione non solo materialmente ma anche moralmente e creda che non diversi siano i suoi lettori, o che sia un avaro pronto a far le più

barbine figure per risparmiare una lira e che scriva per altri suoi simili, o infine che le tre particolarità si trovino riunite insieme dando così al libro quella curiosissima impronta di taccagneria che io sto ora illustrando.

Epperò ecco il *Baedeker* affannarsi per minuziosamente informarvi dei prezzi di ogni pasto, di ogni piatto, obbligarvi a sforzi di immaginazione, a calcoli sublimi, perchè possiate determinare quello che dovrete spendere, prescrivervi le mancie che dovrete dare ai camerieri; ed è tanto il suo timore che ancora dopo tutto questo non abbiate bene in testa, come una ossessione indelebile, il prezzo del vostro pasto, che vi ammonisce:

" Anche in un *restaurant* a prezzo fisso, non è inutile dire a quale prezzo si vuole far colazione o pranzare „.

E appresso:

" Nei *restaurants à la carte* si domanderà il *conto* (e sfido a farne a meno) e lo si *verificherà*, sopratutto se è scritto male, il che non è raro „.

E fin qui passi, è una mania, ma è ancora perdonabile; ma ecco farsi avanti l'arpagone imbottito dell'ingenuo e del pezzente.

Ho già detto che a Parigi si trovano i primi *restaurants* del mondo. Sono celebri *Larue*, *Voisin*, *Paillard*, *Café Riche*, *Café de Paris*, *Maxim*, *Pavillon d' Armenonville*, ecc., convegno di chi ha molti quattrini da spendere non solo, ma di chi è anche un vero e grande signore per gusti e per modi. In questi *restaurants*, pur tralasciando

le esagerazioni della leggenda, sia dal punto di vista del lusso stupefaciente, sia da quello dei prezzi più stupefacienti ancora, si trova certamente un *comfort* di gran lunga superiore a quello di ogni altra trattoria anche ricca, un *comfort* di un genere speciale e per il servizio e per i cibi, consistente in una signorilità di trattamento raffinata, accurata in ogni particolare, così da essere elevata quasi a funzione d'arte.

La cucina vi continua e svolge le insigni tradizioni della gastronomia francese e risulta quasi un prodotto di scienza ed arte; la cantina si illustra di antichi esemplari e documenti, siccome un prezioso archivio; la suppellettile, l'imbandigione delle tavole si apprestano con ogni leggiadria ed etichetta, tutto infine concorre a circondare l'avventore di ogni compiacenza squisita, quale soltanto la più aristocratica e fastosa ospitalità di una grande casa potrebbe fornire, e nello stesso tempo di ogni soddisfazione quale non più il privato ma solo un sagace e vasto organismo industriale può provvedere.

È naturale quindi che i prezzi siano altissimi, pur essendo giustificati pienamente, che si paghi qui venti franchi ciò che altrove costa due soltanto; ma è certo che la cosa istessa che qui vi viene presentata al prezzo decuplicato non è assolutamente quella che trovate altrove, e basta ciò che sta intorno a renderla diversa, a moltiplicarne la quantità di piacere che può darvi.

Ed è pure naturale che chi si reca a man-

giare in questi *restaurants* non solo comprenda tali raffinatezze, le gusti e quasi non possa farne a meno, ma debba intonarsi ad esse, debba elevarsi allo stesso grado di signorilità; non essere da meno della preziosa argenteria, delle tele finissime che gli luccicano dinanzi e del corretto cameriere che gli sta a lato. Raccomandazioni, osservazioni inutili, ridicole quasi anche queste mie, per chiunque di noi sappia vivere e gioisca di vivere bene, ma che mi vengono quasi strappate a forza dalle enormità che trovo nel *Baedeker.*

La nostra guida si rivela subito con una scoperta peregrina.

" I *restaurants* alla carta di primo ordine sono *cari* e non è raro che occorra pagarvi per un solo piatto lo stesso prezzo che per la *table d'hôte* dei primi alberghi di provincia. Una spesa dai 10 ai 15 franchi per un pranzo senza il vino vi è cosa molto comune „.

Corbezzoli! pagare per un piatto il prezzo di *table d'hôte* di un albergo di provincia!

Cose da impazzire, quando si pensi che tal prezzo varia dai 4 ai 5 franchi, e che si ha tutto un pranzo con vino e dolce compreso, mentre da Paillard o da Voisin con 4 franchi a mala pena vi fanno vedere una braciola di montone. E un pranzo che costa dai 10 ai 15 franchi, senza il vino? Ma è un delitto, e una demenza neroniana!

Ma d'altro canto io mi chiedo davvero dove il compilatore del *Baedeker* viva e si nutrisca, in qual fortunato paese, dove si regalano i ma-

nicaretti e si inaffiano le strade di vecchio Chateau-Lafitte, o in quale sordida osteria dove si distribuiscono le porzioni a dieci centesimi. Poichè io so che anche nelle trattorie italiane, dove si mangia bene e si ha quella eleganza di cui ogni persona a modo, non può far a meno, non è affatto raro il pagare qualche buona pietanza, cucinata espressamente, tre o quattro lire, ed è abbastanza frequente che un pranzo, un pranzo autentico — non una *piccola* di bollito con altra *piccola* di formaggio, un panino e un quinto — venga a costare dieci o quindici lire. Nei principali *restaurants* di Milano, di Torino, di Genova, di Firenze, di Venezia, che noi conosciamo, questi sono i prezzi e niuno si è mai sognato di trovarli esorbitanti.

Io e varî amici miei italiani, senza essere nababbi, pranzammo parecchie volte da Paillard e al *Café Riche* e per quanto il conto ascendesse a una cifra molto superiore ai 15 franchi per persona, non ne restammo mai spaventati, trovammo sempre che il prezzo non oltrepassava la giusta misura.

Ora state bene attenti a ciò che il *Baedeker* vi consiglia quando proprio voi vogliate commettere la pazzia di recarvi a mangiare in questi baratri della dissipazione.

“ Questi *restaurants* servono porzioni molto abbondanti, si farà dunque bene a non andarvi che in tre o in due almeno, e si domanderà di ciascuna cosa una porzione per due persone o due porzioni per tre „.

E circa la mancia al cameriere:

“ Quando si è in tre basta tutto al più raddoppiare la mancia per uno „.

Di solito queste son cose sporche, che se si fanno non si dicono, tanto disgustano e avviliscono. Chi le fa diventa rosso davanti al cameriere e cerca bene che niuno attorno se ne avveda. E il *Baedeker* le consiglia come un savio provvedimento di economia?

Io non so se questi erano costumi di altri tempi — non voglio diffamare i nostri avi — certo non sono più quelli di oggi, tranne che in qualche bettola ove vanno a sfamarsi chi sa quali disgraziate famiglie. Chi ha un po' di rispetto e di dignità di sè stesso, se non può andare in un grande *restaurant* di primo ordine, andrà in un altro più modesto, ma non si mortificherà, non guasterà la giocondità del suo pasto col diminuire se medesimo o i suoi commensali di mezza persona ognuno e non si abbasserà certo fino a truffare sulla mancia del cameriere. Nulla di più spregevole e di più miserevole di chi vuol darsi le arie del signore, di chi vuole ostentare lusso recandosi appunto in un *restaurant* di primo ordine e poi ricorre a questi trucchi, a queste ipocrisie, a queste pitoccherie per risparmiare qualche franco.

Ma quando si capirà una buona volta che niuno è meno signore di chi vuol parerlo con finzioni degradanti di tal genere, che la vita moderna ricca e generosa, perchè se molto lavora, molto produce e può spendere, rigetta con di-

sdegno queste miseriole, queste sudice commedie della borghesia vana e piccina, e solo si allegra di sincerità, di slancio, di pienezza, così che là dove giunge tutto vuole occupare?

Chi diversamente dice, chi suggerisce ancora il meschino inganno e la bassa frode è malo consigliere; e ascoltate me, ascoltate la mia spensieratezza giovanile: Piuttosto che prendere una porzione in due, o due in tre nel più fastoso *restaurant* di Parigi, andate dal più umile *marchand de vin*, nel più popolare *bouillon* e mangiate senza costrizioni, finchè vi fa piacere. Rimarrete certo più soddisfatti non solo materialmente ma anche moralmente. Intanto la finzione del lusso che voi vi procurereste, stringendo la cintola dei pantaloni, e rimpiangendo poi con amarezza egualmente quella prodigalità, non riesce ad ingannare alcuno, nemmeno il cameriere e tanto meno voi medesimi; niun gusto quindi ve ne potrebbe venire. Oggi l'esteriorità ha perduto di valore, il romanticismo è tramontato, noi anzi vogliamo il valore, il lusso nell' intimo della nostra vita e delle nostre cose più che nelle apparenze, la vera signorilità è sempre meno vistosa e più sostanziale, e d'altro canto niuno teme più di abbassarsi, di perdere in considerazione recandosi soltanto in quei ritrovi e a quei posti che i suoi mezzi gli consentono. È possibile che presso il *marchand de vin*, troviate alla vostra destra un operaio meccanico che ha un salario superiore alle vostre rendite e a sinistra un artista che domani sarà una celebrità consacrata.

Via adunque questi pregiudizî e queste finzioni che col decoro vero, con la dignità bene intesa nulla hanno a che vedere.

E non continuo oltre nelle citazioni, poichè sarebbero sempre le medesime osservazioni che dovrei ripetere; piuttosto arrivato a questo punto non posso a meno di fermarmi un momento per chiedermi come mai oggidì ancora perduri la voga del *Baedeker* e come siano proprio gli inglesi, gli inglesi che hanno fama di essere il popolo più viaggiatore, più positivo, più indipendente del mondo, quelli che fanno la fortuna del *Baedeker*, che non possono muovere un passo fuori di casa senza aver tra le mani il fido libro dalla rossa copertina.

Che questa fama sia usurpata? Quasi quasi, anche a costo di andar contro alla realtà delle cose, sarei portato ad affermarlo. Io credo che molti aspetti della personalità anglo-sassone ci siano noti soltanto attraverso una leggenda che niuno si è mai curato di vagliare mediante una critica esatta. Se tale critica si istituisse al lume dei fatti, molta parte della leggenda andrebbe subito sfatata. Gli inglesi viaggiano molto, viaggiano più di ogni altro popolo, e questo forse sarà vero, sebbene adesso i tedeschi comincino a far loro una vittoriosa concorrenza; ma che vuol dir ciò? Il fatto di percorrere dei chilometri non importa necessariamente nè maggiore alacrità di spirito, nè più esperta scienza della vita. L'inglese saprà fare i suoi affari, saprà essere tenacemente volontario, e supplire con la

volontà a tutte le altre qualità che gli fanno difetto, ma per quel tanto che consta a me, manca veramente e di quella acutezza e malleabilità di intelligenza per cui l'uomo si sa cavare di imbarazzo in qualunque evenienza si trovi e di quel senso fervido e pieno della vita che dà modo di scoprirne i più riposti e sicuri beni, doti queste che io non esito a riconoscere precipue in noi italiani.

L'inglese nella vita è ingenuo e rigido, va avanti diritto meccanicamente, compie un po' ogni cosa con la severità di un dovere, con la metodicità di un affare. Egli si propone di visitare Parigi, dunque *deve* visitare Parigi.

Parte, si mette in treno, non sa pronunciare una parola che non sia inglese, mette il naso già in treno sulle pagine del *Baedeker*, intanto non si cura o ignora di far vistare i biglietti o di informarsi semplicemente se il treno lo porta a destinazione.

Arriva come Dio vuole; siccome nessuno lo capisce ed egli nulla capisce, non gli resta che un solo amico, il *Baedeker*, un solo soccorso l'agente della casa *Cook*. Posto fra queste due rotaie, impassibilmente egli gira per quindici giorni, a itinerario prestabilito, Parigi; come un cieco condotto a mano, scrupolosamente, ogni giorno, sotto la scorta di Cook egli adempie al programma fissatogli dal *Baedeker*, ammira dove questo gli dice di ammirare, si commuove dove questo gli dice di commuoversi, mangia dove questo gli dice di mangiare, e si diverte quando

questo lo ammonisce che è giunto il momento di divertirsi.

Se non avesse il *Baedeker* egli non saprebbe più che cosa fare, non avrebbe doveri, sarebbe un fannullone e un disperso, potrebbe muoversi a suo gusto e di ciò egli è incapace, e nello stesso tempo tutte le minuziose prescrizioni e ammonizioni del *Baedeker* gli valgono per non essere raggirato tanto facilmente in causa della sua ingenuità.

Tenuto conto di queste deficienze si capisce il favore del *Baedeker* presso gli inglesi, presso gli inglesi che si accostano a questo tipo; ma non tutti saranno così, e per gli altri e per noi latini poi assolutamente il *Baedeker* non va. Anche troppo l'italiano ha la risorsa facile e l'espediente prontissimo, anche troppo sa godersi la vita, non ha bisogno di mentori pedanti e tanto meno può sopportare orarî, burocrazie, discipline nei suoi divertimenti. Sarà un bene, sarà un male, ma è così. Essenzialmente individualista nel senso classico della parola, l'italiano vuole giudicare con la sua anima e sentire col proprio sentimento, gli spiacciono sopratutto le venerazioni d'obbligo e le ammirazioni a posto fisso. Egli è imprevidente e ribelle per indole, predilige in ogni suo atto assai più della regola prestabilita l' avventura ancora misteriosa, e per lunghi secoli di signorilità è maestro di piacere.

Non lo persuaderete a recarsi in carovana disciplinata sugli alti vetturoni di Cook pellegrinando attorno ai varî monumenti e non lo in-

durrete mai per divertimento a sacrificare al mattino un'ora di sonno per ammirare un monumento o a stancarsi come un facchino trottando da mane a sera per visitare scrupolosamente tutti i cimelî di un museo.

Un po' del Casanova, e non intendo di infliggere un biasimo, è nell'anima di ogni italiano; l'impreveduto lo tenta più di qualsiasi metodica certezza. Il suo piacere più grande sarà quello di gironzellare senza uno scopo prestabilito, ma attendendo che la sorte glie ne designi uno, sui *boulevards*, di trattenersi fino a che gli fa comodo a un caffè, guardando un po' da per tutto, godendo della sua spensieratezza, avventando tutto al più qualche occhiata irresistibile alle passanti. Ma egli, questo disordinato sentimentale, è nello stesso tempo un acutissimo osservatore ed un agilissimo interprete di esseri e di cose; egli in un giorno avrà indelebile nel suo cervello una sensazione di Parigi, vaga e torbida se si vuole, ma sua personale, che l'inglese non acquista dopo un mese di *Baedeker* e di Cook. Non per lui, ma forse contro di lui, potrebbe essere istituito il *Baedeker*.

Ma a parte il diverso temperamento dei varî popoli, per cui all'uno ripugna ciò che all'altro si addice, il tono della vita moderna è pressochè eguale presso tutti i popoli civili; come ho già accennato dianzi, al di sopra delle differenze nazionali tra popolo e popolo, si è omai costituita una coscienza cosmopolita universale in corrispondenza a quanto vi è di universale nella vita

moderna. Ora è precisamente questa nuova coscienza cosmopolita che non trova un solo riflesso nel *Baedeker*, è precisamente questo senso universale della vita moderna, che sfugge per intero al *Baedeker*, improntato come si è visto, per la massima parte da tutto un altro tipo di vita e di civiltà, civiltà che vorremmo chiamare della locomozione animale. Si può dire con sicurezza che i tre quarti del contenuto del *Baedeker* invece di aiutarci nelle nostre peregrinazioni, di esserci di guida e di istruzione, sono assolutamente superflui, non ci interessano nè ci riguardano affatto, se pur non ci sono nocivi, se pure non ci opprimono, non ci soffocano, non ci tolgono tutto il piacere della nostra gita, rendendola una dura e tediante *corvée*.

Poichè non è soltanto tutta l'organizzazione della civiltà che è cambiata intorno a noi, non è soltanto l'aspetto delle città che è mutato, non sono soltanto i mezzi di trasporto, i sistemi di esistenza materiali, i rapporti tra gli uomini, che si sono trasformati da capo a fondo ampliandosi, irrobustendosi e sopratutto accelerandosi smisuratamente, ma è anche il nostro interno sentimento, sono i nostri gusti, le nostre preferenze che hanno assunto una nuova orientazione.

Si raffronti un istante la psicologia dell'antico viaggiatore in diligenza, con quella dell'uomo moderno che in un mese percorre in *express* tutte le capitali d'Europa. La differenza è tanto grande, è tanto profonda su ogni punto, che tornerebbe

impossibile il descriverla, e sarebbe opera inutile. Ora è evidente che il moderno viaggiatore considera il suo viaggio da un punto di vista assolutamente diverso da quello con cui lo considerava il suo antenato e vuole ricavarne piaceri e vantaggi che a questo non potevano neppure venire in mente.

La mèta dei viaggi umani si è completamente spostata ed ha cambiato di natura, da mezzo secolo a questa parte, come pure sono del tutto diversi i viaggiatori; il *Baedeker* impassibile crede l'una e gli altri invariabili.

Anticamente prima delle ferrovie i viaggiatori si potevano distinguere in tre categorie: artisti di ogni genere e di ogni valore: dal pittore al tenore, dal musicista al mimo; commercianti, rari questi del resto; avventurieri, di cui Casanova resta il prototipo. Accanto a queste tre categorie composte di persone che sanno ben guidarsi da sè senza bisogno di guida, negli ultimi anni delle diligenze e all'inizio delle ferrovie si viene ad aggiungere una nuova classe di viaggiatori, non bene definibile, esigua ben inteso, composta di ricchi signori, di qualche studioso e di qualche vero artista, gente ben provveduta, che viaggia per diletto e per istruzione, gente curiosa che vuole tutto vedere, specialmente quello che è caratteristico e locale.

Ecco la schiera originale per cui è stato fatto il *Baedeker*, schiera di cui l'italiano non fa mai parte, schiera che in Italia è propriamente chiamata il *forestiero*, ed è simbolizzata nell'*inglese*.

Ne restano come prototipi gli esemplari descritti dal Ruffini nel suo *Dottor Antonio*.

Questo stato di cose, non privo di un certo *charme*, di una certa ingenuità idilliaca, sia da parte dei visitatori, sia da parte dei visitati, ha avuto una effimera durata; in breve ora la ferrovia penetrante ovunque rapida e a buon mercato ha ingrossato straordinariamente il rivolo dei viaggiatori, facendolo diventare un fiume innumerevole, e facendogli perdere le sue tipiche distinzioni. La schiera primitiva è scomparsa in mezzo alla moltitudine viaggiante, in mezzo all'afflusso e all'efflusso di persone di ogni classe. La locomotiva insieme a tutti gli altri mezzi di comunicazione ha livellato poi i rilievi locali, ha appagato le curiosità più acute, ha introdotto il viaggio per il viaggio. Ciò che era dianzi lo scopo principale di ogni viaggio — vedere — è passato in seconda linea, oggi si vuole anzitutto viaggiare per togliersi via non soltanto dai luoghi consueti, ma dagli stati consueti e non lieti della propria coscienza. E se ancora qualcosa si vuole conoscere, se ancora qualcosa ci sta a cuore di ciò che incontriamo fuori della nostra dimora, si è precisamente il palpito più intimo e profondo della vita che ivi si spiega, consista nella quiete silenziosa e solenne di un chiostro umbro, nella semplice e rude asprezza di un rifugio alpino, nella carezza languida e voluttuosa della laguna, nel vortice grandioso e intenso di lavoro e di piacere di una metropoli. È dentro ognuna di queste forme speciali di vita

che noi vogliamo immergerci con ogni libertà per attingerne il fondo, per ricavarne la sensazione più completa e più tipica, per scoprirne i lati più reconditi ed essenziali, per appropriarci tutto quanto essa ci può dare, per vivere di essa interamente nell'oblìo della nostra vita anteriore. Non sono più gli aspetti, le esteriorità materiali delle cose, per quanto rari e preziosi, che hanno per noi la maggior importanza, è lo spirito invisibile aleggiante intorno alle cose che noi cerchiamo di scoprire, è lo stile essenziale della vita, e di una vita diversa da quella nostra abituale, quello che ha per noi il massimo interesse.

La vita! Ecco la nostra mèta, ecco la nostra ossessione, noi siamo assetati di vita, noi vogliamo coglierne la vibrazione ultima e massima, noi vogliamo toccare l'estremo confino cui essa è pervenuta, noi vogliamo esserne agitati da tutte le correnti, penetrati da tutte le influenze, arsi da tutti gli ardori! E particolarmente quando noi ci avviamo alla volta della grande città moderna, della immensa dimora umana che la presente civiltà ha ampliato smisuratamente, e in cui ha concentrato le più potenti e floride energie vitali, quando noi tocchiamo il fervido suolo di una di queste metropoli, di Parigi, non è più il passato per quanto memorabile ed insigne che ne richiama, non sono più le finzioni dell'arte per quanto magnifiche e gloriose che ne attirano, ma è la vita moderna che tutti ci occupa e ci assorbe, è la grandiosa e agitata realtà fremente ancora del suo istesso rigoglio che ne

affascina, sono gli spettacoli fastosi e formidabili in cui questa realtà vivente si manifesta che costringono i nostri occhi e urgono alle nostre anime. In una parola non è più quel tanto di vita trascorsa, rinchiusa nei musei, nelle gallerie, negli archivî, nelle cattedrali, nei monumenti che suscita il nostro desiderio e la nostra ammirazione, quando un'altra vita, quella veramente nostra, quella che raccoglie tutti gli sforzi contemporanei e crea e si svolge per opere colossali e per gesti immani, si spiega per le vie popolose e per le officine strepitose. Questa novella vita instaurata da noi è così grande e così gagliarda, è così ricca e così bella che supera ogni altra, che supera con la sua realtà ogni più lucente finzione del passato. Ove essa passa e crea è senza rivali, ove essa raggiunge la sua massima intensità costituisce quanto di più maestoso, di più nuovo e di più complicato ci sia dato di vedere e non consente che la nostra attenzione si distragga altrove.

Soltanto là dove manca questa onda ribollente e risonante noi ci indugieremo a cercare e a contemplare le vestigia, le testimonianze di qualche altro grande fervore scomparso, quello religioso o quello artistico. A Venezia noi verremo in devoto pellegrinaggio per estasiarci dinanzi ai culmini che l'arte dei secoli trascorsi ha qui illuminato, e così a Firenze, e del pari in talune austere, rigorose e annerite città della Toscana e della Romagna noi andremo rintracciando i segni delle superbe violenze e delle

stragi che qui scatenarono uno dei più divampanti furori di vita, come in Roma augusta noi andremo a esaltarci unicamente al cospetto dei suoi ruderi immortali come dinanzi alla eredità tramandataci da una delle massime espansioni della vita nel dominio, perchè quivi non è giunto l'impeto soverchiante della vita moderna.

Ma è appunto per questa istessa ragione per cui a Roma non ci interessa, in confronto della grandezza della antica, la esigua opera moderna, per cui a nessuno viene in mente di recarsi a Venezia per ammirarvi i prodigi dell'industria contemporanea, che viceversa a Milano, a Parigi, a New York non possiamo trattenerci tra i pallidi ricordi del passato, ma dobbiamo schiudere e tendere la nostra anima per accogliervi la nuova immensità della vita moderna che qui soltanto si manifesta.

Il *Baedeker* invece vuol farci veder tutto, vuole farci soffermare davanti a tutto, vuole spiegarci tutto egualmente, vuole trattar tutto alla medesima stregua, qualunque sia il luogo in cui ci conduca, qualunque sia la città attraverso la quale egli ci guidi. *Tutto,* ben inteso, nel suo senso, quello che poteva essere *tutto* per il viaggiatore di cinquant'anni addietro, un *tutto* cioè da cui è escluso ogni elemento di vita moderna, poichè il *tutto* del *Baedeker* si riduce essenzialmente a quanto si riferisce all'arte e alla storia, compresi i quadri e le statue peggiori, i monumenti più insignificanti, e poi a ciò che è oggetto di una specie di ammirazione convenzio-

nale, di una curiosità sancita e obbligatoria e sopratutto pettegola, a ciò che si *deve* vedere, che non sarebbe *corretto* di ignorare tornando in patria.

E pazienza se il *Baedeker* si limitasse a questo arido elenco di cose morte, di tela dipinta e di marmo scolpito, ognuno o potrebbe saltarlo a piè pari, o per lo meno dinanzi alle cose potrebbe pensare col proprio cervello. Ma è ben questo arbitrio che non deve essere permesso. Il *Baedeker* comincia col suddividere il tempo del nostro soggiorno, distribuendoci per ogni giornata l'inevitabile fatica, quel tanto di musei e di chiese da visitare, quel tanto di quadri da ammirare, e poi per ogni oggetto ci spiega la bellezza particolare e la istoria, ci avverte se ci dobbiamo commuovere o se dobbiamo stupirci. Per bellezza, naturalmente, non vengono rilevati che quei pregi banali scolastici superficiali annotati dalla pedanteria estetica, quei pregi che tutti ammettono, che si leggono nei manuali, tutto ciò che è la frase fredda incolore burocratica, che cataloga le opere d'arte come qualunque altra merce, per il comodo della gretta gente borghese; per la storia poi non ci si dà che un po' di erudizione disseccata o qualche stupido pettegolezzo per appagare le più volgari curiosità.

In tal modo l'opera d'arte, il monumento su cui è passato tale sguardo uniforme e smorto, al pari dei classici che ci vengono interpretati a scuola, divengono aridi e muti per noi, la loro inestinguibile fiamma vitale diventa incom-

prensibile per noi, la futilità e la volgarità chiudono le nostre anime che diventano incapaci di ammirazione e di commozione.

Orbene, è contro questa profanazione, contro questa militarizzazione del nostro sentimento, contro questa cultura spicciola che, compiacendoci al momento, paralizza ogni nostro sforzo intellettuale ed impedisce al nostro spirito qualsiasi profonda meditazione, che ci si deve ribellare.

Poichè in primo luogo se noi teniamo alla nostra libertà fisica, a poter andare dove meglio ne talenta, siamo addirittura gelosi della nostra libertà morale, di cui non possiamo più tollerare limitazione di sorta. Se una cosa proprio oggi ripugna a noi spiriti moderni si è precisamente questo collettivismo spirituale, questa imposizione delle opinioni, delle ammirazioni prevalenti. Anche se giustificate, noi siamo invincibilmente portati a diffidare, ad affermare il contrario, non fosse altro che per una reazione della nostra personalità.

Noi non amiamo più vedere perchè si deve vedere, ammirare perchè tutti gli altri hanno ammirato, entusiasmarci a luogo fisso con gli entusiasmi di maniera che tutte le persone a modo si credono in dovere di dimostrare, siccome non vogliamo più divertirci a scadenza fissa, quando tutti credono di divertirsi, perchè il calendario segna: *festa*. Questa sorta di coazioni è quanto di più disgustoso e irritante possa darsi per la coscienza nostra.

Noi vogliamo ammirare e gustare ciò che ci

piace, ciò che per un qualsiasi motivo viene a trovarsi in relazione con la nostra coscienza, ciò che tocca qualche lato vivo del nostro sentimento. Noi vogliamo scegliere e preferire in una galleria non già quelle tele che altri a furia di asterischi, di stelline e di note ci indica con ostentazione, perchè sono le celebrità consacrate, ma una data serie di opere le quali si intonino al nostro sentimento, le quali corrispondano a qualche speciale inclinazione del nostro essere, le quali risveglino in noi qualche eco vibrante. Delle celebrità ufficiali non ci importa; magari una ignota, una trascurata figurazione relegata in qualche angolo può avere per noi maggiore significato e influenza di commozione che non un capolavoro di Raffaello.

Noi non possiamo più sottometterci a quelle corse assurde attraverso le sale delle pinacoteche durante ore e ore, per vedere tutto come se fossimo pagati, ma per capire e sentire niente, per uscirne con le gambe indolenzite e gli occhi istupiditi. Noi vogliamo arrestarci anche un'ora dinanzi a un quadro o a una statua, intuirne il mistero, saziarcene l'anima, imprimerlo nella memoria e poi lasciare tutto il resto.

Nel mio primo viaggio a Roma, dopo gli avanzi dell'antica urbe, io non volli visitare nè il Vaticano nè chiesa alcuna, riserbandoli per una seconda visita, e di opere d'arte io non volli vedere che la Venere capitolina: davanti a quel simbolo integrale di una immensa civiltà, davanti a quel puro sogno di bellezza fissato nel marmo

trascorsi una intera mattinata contemplativa e non mi occupai d'altro. Così, soltanto così, l'opera d'arte può comunicare con noi e rivelarci il suo portentoso segreto; altrimenti è come guardare un campionario di stoffe.

Noi vogliamo infine sentire con la nostra anima, a seconda delle nostre individuali tendenze, non già secondo un piano prestabilito da altri ad uso della media, dei più.

Inoltre, come ho già accennato prima, quando noi ci rechiamo là dove ferve la possente agitazione della vita moderna, è proprio questa, la quale non trova alcuna segnalazione nel *Baedeker*, che sta in cima ai desiderî dell'anima nostra.

Sentire una volta tremare in noi il ritmo più gagliardo della vita, coglierne la sensazione più violenta e farne parte, ecco la nostra bramosia. Noi non viviamo più soltanto di arte e di memorie storiche; la nostra civiltà si è costituita omai in un tipo completo, definitivamente organizzato e gigantesco, denso di meraviglie, di costruzioni magnifiche, di ricchezze inaudite, di compiacenze superbe che ci sono ancora per gran parte ignote e che noi aneliamo di conoscere, di esperimentare per rendere più ampia l'oscillazione della nostra istessa vita individuale.

Il passato sarà pure importante e le creazioni dell'arte saranno pure ammirevoli, ma ci sta dinanzi un presente che è più importante, che aduna più energie, più opere, più destini di ogni passato; ma ci sta di fronte una realtà concreta,

fresca e viva la quale non attende da noi che uno sguardo attento e amoroso per disvelarci la sua prodigiosa bellezza. Certo anche i monumenti delle età trascorse serbano un certo valore sociale e meritano il nostro studio, ma ormai anche l'età moderna ha sollevato edifici e monumenti ben più insigni e grandiosi, che adempiono interamente alla loro funzione nella vita.

A fianco dell'arsenale e del tempio si è elevata ed estesa l'officina, è sorta la Borsa, si è edificato il grande magazzino, si è sollevata la stazione ferroviaria dove, come già un tempo nell'arsenale e nella cattedrale, si compie oggi il supremo rito della vita moderna.

Davanti al museo che raccoglie le eredità di altre età si apre la strada in cui scorre, in un fremito indescrivibile, il patrimonio opimo dell'età nostra.

Il grande monumento della idealità predominante oggi — del lavoro — si inalza ovunque superbo e solenne tra un enorme fermento di vitalità, rinnovando i panorami della natura, mutando le visioni dell'orizzonte, e niuno ce lo addita, niuno ci conduce dinanzi ad esso, dinanzi alla piramide di ferro, non più tomba di morti ma fonte di vita.

E mentre noi vorremmo vedere, mentre noi vorremmo comprendere la trama di questa colossale e complicata vita moderna, mentre noi vorremmo assistere all'opera straordinariamente moltiplicata della instancabile energia umana, mentre noi desidereremmo di sapere come si ge-

nerano, come si concepiscono, come si creano le meraviglie meccaniche che ne circondano, gli smisurati colossi di pietra e di ferro tra cui ci muoviamo, mentre infine noi brameremmo di salire fino al supremo fastigio ove si è lanciato l'impulso della vita e intuire il vertice su cui ascenderà domani, sembra invece che tutti cooperino a celare, a trascurare quasi con dispregio questo nuovo mondo germinato insieme a noi, e il *Baedeker* ci raggira tortuosamente per farci perdere una giornata dinanzi a quattro sudici cocci etruschi o a un pseudo-cimelio come la tiara di Saitafarne.

Ebbene no, no, al fuoco il libro, noi vogliamo sottrarci al suo giogo arcaico, vogliamo essere noi, vogliamo uscire dai musei, dalle accademie, da tutti i luoghi rinchiusi, bui e silenziosi, da tutti i depositi di anticaglie e di muffa, da tutti i recinti del passato, e col tramite più veloce, più veemente, sia l'automobile, sia il tram elettrico, vogliamo correre fra i nostri compagni che lavorano e che amano, vogliamo correre là dove si opera, dove si lotta, dove si crea, dove si vive, oppure dove nell'occhio della donna desiderata o sulla vetta agognata si contempla una infinita conquista!

PARTE QUINTA

Le idealità e la macchina.

Officina di parole.

Non soltanto in ciò che di più vivo, di più operoso e fecondo ha creato la poderosa attività dell'uomo moderno non cessa mai, giorno e notte, il lavoro per bastare ai consumi enormi della vita odierna tanto ampliata e divorante; non soltanto nell'austera e instancabile città dell'industria da noi per primi costruita non si arrestano mai lo sforzo umano e quello meccanico e non si concede un minuto di sosta, un istante di riposo, poichè una ben ordinata vicenda ravviva e perpetua tutte le energie in uno slancio pertinace e concorde, destinato ad accrescere sempre più la somma delle nostre ricchezze e dei nostri bisogni, ma anche in una istituzione non nostra, ereditata da avi recenti, eppure già tanto estranea alla nostra indole positiva e specialmente alla urgenza laboriosa della nostra civiltà, si dà il caso di una funzione incessante, di uno sforzo perdurato senza interruzione e senza riposo, come se qualche necessità suprema co-

stringesse all'opera ed imponesse il dilemma tra il compimento di quella funzione o la morte per esaurimento di forze.

Questa istituzione strana, formatasi in un tempo in cui il tono dimesso della vita e il lento svolgersi dell'opera collettiva non costringevano mai ad un lavoro senza requie, ad un affanno senza tregua, in cui era sconosciuto e imprevedibile il turbinoso movimento della esistenza odierna, non sembrava suscettibile di una tale intensificazione che la ponesse in concorrenza con l'odierno industrialismo nello stremare le energie umane.

Chi potrebbe figurarsi anche oggi un'Accademia sia letteraria, sia scientifica, dopo quel diluvio di umorismo rovesciatosi sulla pedanteria, sui piedi di piombo delle Accademie, la quale improvvisamente tenesse aperti i suoi battenti durante tutte le ventiquattr'ore del giorno e della notte ed obbligasse i suoi membri gravi, dignitosi e calvi, di solito sonnolenti dopo un'ora di mediocre attenzione, a non dormire e a non mangiare, per assistere ad una seduta interminabile, per sviscerare un argomento di così vitale importanza per cui durante varî giorni e notti non potesse consentirsi neppure un istante di indugio?

Eppure è appunto in una Accademia, o per meglio dire, in quell'Istituto che ereditò i modi, le forme, lo spirito, e sopratutto la vanità e l'inutilità delle antiche Accademie in decomposizione, in quell'Istituto che riassunse e rinnovò sotto un nuovo aspetto, pur troppo più fatale di quello vecchio, l'istinto accademico che, malgrado tutto,

sonnecchia dentro al cuore di ogni uomo, e che quindi adunò spaventosamente sotto a un solo tetto, in una sola corrente tutte le vanità e le chiacchiere, tutti i rigagnoli verbali che avanti si irradiavano per vie diverse, e cioè nel Parlamento, che si verificò precisamente l'avvenimento straordinario di un lavoro che prosegue febbrilmente nelle ore diurne e notturne indefessamente compiuto e vigilato, da uomini esausti affranti ma tenaci nel voler portare a termine il loro còmpito.

La cosa è apparsa tanto eccezionale che per un momento ha suscitato la curiosità di tutto il mondo, tutti i giornali politici se ne sono occupati. Si tratta del Parlamento austriaco, di cui una memorabile seduta è durata per 54 ore di seguito, durante le quali gli oratori czechi, assai pochi di numero, si sono dati il turno per tener sempre la parola e seppellire sotto la loro formidabile facondia, che quasi niuno capisce, ogni resistenza della Camera.

Si tratta di un vero *tour de force*, di una *performance* degna di essere segnalata e meditata, di un vero *record* dell'attività parlamentare. Sono costretto a valermi di questi vocaboli esotici, poichè solo nello *sport* spinto freneticamente come è oggi, posso trovare i mezzi per esprimere l'impresa grandiosa e i termini di paragone. E poi si dice che noi latini siamo incorreggibili chiacchieroni, si afferma che la loquacità è una caratteristica delle belle civiltà di decadenza, che soltanto il nostro ridente suolo e il nostro fer-

vido clima meridionale maturano l'oratore e fanno sì che nell'anima di ogni uomo canti senza posa, se non un usignolo, almeno una gazza.

Tutte frottole! Questi barbari dalla faccia schiacciata, dal naso ritorto, dal nome ispido e dall'idioma aspro, in questo *match* dell'oratoria ci battono irrimediabilmente. Essi hanno svolto una quantità innumerevole di mozioni, hanno parlato successivamente per quattro o cinque ore ciascuno, ricominciando da capo dopo un breve ristoro, hanno fatto ammalare un presidente, hanno stremato e reso invalidi non so quanti vice-presidenti, hanno rimandato a casa i loro colleghi afoni e sordi; persino dinanzi alle contumelie della moglie arcigna e della suocera esasperata non hanno mai abbandonato il loro posto, ivi adempiendo a tutte le loro occorrenze corporali.

Mi viene in mente che qualcosa di simile avviene soltanto in quella specie di casa di pena sportiva che è il velodromo di Madison in America, dove si indicono le corse di sei giorni, e i corridori circolano, circolano per la breve pista in migliaia di giri, in una ridda asfissiante, come larve trascinate da un crudele destino, e non scendono mai di bicicletta, e mangiano, bevono, dormono..., ecc. sempre in bicicletta.

Che cosa diventano di fronte a questi giganti della parola, a questi vulcani verbali i nostri ormai dimenticati atleti dell'ostruzionismo, come essi amavano essere chiamati e cioè i Ferri, i Bissolati, i Prampolini, i Pescetti, che dopo qualche ora di discorso, pallidi e sudanti, dovevano anna-

spare pietosamente le parole sconnesse che venivano suggerite loro dagli amici crudeli, destinati a far da allenatori?

Ma non è mia intenzione di far confronti; a me importa essenzialmente di porre nel massimo rilievo l'enorme fatica compiuta dalla Camera austriaca, tutta quella quantità ingentissima di energie che si è esplicata mattina e sera, giorno e notte, più che se una necessità imprescindibile o un tormentoso fato costringesse quelli uomini nell'opera penosa irresistibilmente.

Per taluni siffatta necessità infatti non mancava: le rivalità politiche. La questione delle lingue in Boemia, i contrasti fra le varie nazionalità; ecco i grandi fini che hanno determinato quell'immenso lavorìo, che hanno reso necessario quello sforzo immane!

Oggi, a seduta tolta, ad opera finita, l'utilità di tanta frenesia oratoria appare subito! Le cose rimangono naturalmente al punto dove erano prima, le rivalità sussistono come avanti, di tutto quell'oceano di parole non vi è più traccia che nelle raccolte dei vecchi numeri di giornali, niuna ricchezza nuova, sia pure morale, è stata portata in mezzo agli uomini, nessun fine pratico è stato conseguito, il popolo, gli uomini, nulla hanno ricavato da tale furiosa agitazione. Insomma tutto è andato perduto; si è lavorato in pura perdita, perenne è stato lo sperpero come fu perenne il lavoro.

Ma lo scempio di forza, di lavoro umano non è più consentito: diventa quasi delittuoso adesso,

perchè tutto si deve guadagnare con lo sforzo proprio e tutto quindi deve fruttare al massimo e nulla rimanere inutilizzato. Ogni centro di lavoro è centro di produzione, di aumento di ricchezza e di felicità; ciò che non è tale è un consumo da eliminare. E tanto più quando lo sforzo è spinto al parossismo, quando ne è condizione l'esaurimento stesso dell'uomo, ben insigne deve essere il frutto e ben grandiosa la creazione.

Vi era pure nell'antichità, e permane oggi ancora una forma di esplicazione dell'attività umana, che una volta iniziata doveva essere condotta a fine e a qualunque costo, qualunque ne fosse la durata e qualunque fosse il sacrificio di forza che essa chiedeva: la battaglia. Per acquistare la vittoria l'uomo deve consentirsi tutto senza una sola restrizione, senza un risparmio. Ma la battaglia costituì dalle origini dell'uomo fino allo stabilirsi dell'industrialismo moderno, l'industria per eccellenza proficua che riassumeva tutte le altre. Una battaglia vinta rappresentava quasi sempre per il vincitore il conseguimento di quanto gli abbisognava, dal grano alla porpora, dal metallo alla donna; rappresentava il prodotto, ottenuto con un solo sforzo, di annate di lavoro in ogni genere di industrie; epperò ben si comprende e giustifica se in vista di tale scopo si dovevano impiegare i massimi mezzi disponibili e perdurare sovrumanamente in una attività illimitata, superante gli stessi limiti della capacità umana.

Adesso, nello sviluppo industriale presente, pur

perdurando, sebbene per altri fini, la medesima necessità di sforzo continuo per la battaglia, essa si è suddivisa ed è apparsa in talune grandi industrie come prezzo per un così vasto raccolto di prodotti, per una così magnifica creazione di ricchezza da superare le più fruttifere vittorie di Lucullo e di Cesare.

Ed ecco il mulino a cilindri (oh visione lontana di donne discinte ed ansanti, curve a stritolare su una rude pietra pochi granelli di frumento! oh visione placida e serena delle bianche ali lente-moventi dei molini a vento! oh visione romita e gioconda dell'acqua strepitante sulle pale fuggenti della ruota che sospinge la macina!) vasto e silenzioso come una cattedrale, dove si compie il bel rito immortale che porge all'uomo il puro alimento fiorito sulla terra ferita dal vomere, ove il grano ininterrottamente versato da una fonte inesauribile circola come un serpe infinito, come un nastro vitale continuo, trasformandosi durante la sua corsa laboriosa attraverso gli striati cilindri frangitori, attraverso la danza folle dei buratti, lungo la foresta delle condutture lignee, finchè esce per il ristoro degli uomini in un fiotto candido di farina. Il nuovo mulino, che assorbe in sè tanto grano quanto nei secoli scorsi tutti i granai dell'Africa pingue inviavano a Roma affamata, e distribuisce ogni giorno tanta farina bastevole a sfamare una intera città, mai non cessa dalla sua opera benefica; notte e dì la farina sgorga da quella fonte perenne per una fame non mai satolla. E la tes-

sitoria di cotone, che si distende lungo il fiume o la strada, quasi rassomigliante a una striscia di tela traforata e quadrettata dalle file parallele e sovrapposte delle finestre livide di giorno, scintillanti nella notte, non ferma mai l'alterno ritmo dei suoi telai, nè l'impeto veemente della spola scagliata sicuramente alla mèta fra l'intreccio dei fili che essa connette; e la tela multicolore si dispiega di continuo, arriva sempre più lontano verso innumerevoli corpi, riparando, ricoprendo, adornando zone sconfinate, con lena indefessa, come se le superfici delle cose si fossero dilatate.

E l'officina meccanica non giace inerte un solo attimo, non chiude mai il varco docile al soffio ardente di vapore o di gaz, che anima il ferreo cuore gagliardo e fragorosamente pulsante dei suoi motori che le infondono un così intenso e creativo potere di vita; non interrompe mai il passaggio invisibile alla corrente elettrica venuta da lungi misteriosamente per una sottile via aerea e che con magica onnipotenza anima ovunque la materia. E finalmente la fonderia non cessa mai dal suo acre ruggito d'incendio eccitato da un uragano artificiale, non ispegne mai le vampe bianche dei suoi forni, ove freme un torvo lago di metallo, donde uscirà l'acciaio per il vomere e per la rotaia o per il cannone e per la corazza, stromenti ognor più necessarî, simboleggianti oggi più che mai i due bisogni istintivi fondamentali dell'essere umano: il nutrimento e il dominio.

È con l'acciaio, con la materia più dura, resi-

stente e tenace fabbricata dall'uomo che questi bisogni si appagano; è dell'acciaio che il mondo moderno ha essenzialmente d'uopo e per la pace e per la guerra, e per la vita e per la morte, e per il lavoro e per l'impero, non più di parole. Che cosa può contro a questo vigore metallico in cui si incarna la civiltà nostra, l'impalpabile suono delle parole? Di fronte alla sterile officina di parole si erige trionfale l'acciaieria. E l'avvenire non ci perderà!

I nuovi cortei.

Oltre trecento automobili riuniti in un lungo e strepitoso corteo, trattenendo la forza vibrante dei loro ferrei motori, sfilarono per formidabili batterie di trentacinque vetture, come un disciplinato esercito, maestosamente, dinanzi a Guglielmo II, imperatore. Fu il primo omaggio della nuovissima artiglieria meccanica, poderosa e infaticabile al fervido e geniale imperatore delle antiche milizie e delle antiche potestà.

Lo spettacolo deve essere stato invero grandioso e terribile, strano ed eccitatore di una impressione sconosciuta, poichè in quel momento e per quel passaggio avveniva un fatto non verificatosi mai prima; si poneva in essere qualche cosa che non ha collegamenti col passato, qualche cosa che è l'espressione di una novità tutta nostra, di una condizione nel mondo la quale non c'era avanti e della quale noi, soltanto noi, siamo gli autori; si iniziava una vicenda di cui non si vide mai l'eguale e di cui è imprevedibile lo sviluppo futuro.

E questo è sommamente bello, è questa assoluta e integrale novità della creazione da noi posta in essere che acutamente ci compiace, è questa nuova forza adoperata sulla terra, che

lusinga la nostra potenza, è questo nuovo essere, creatura dei nostri cervelli pensosi e delle nostre mani industri, lanciato fiero e gagliardo attraverso le terre, come un bel mostro vivo, che ci rende orgogliosi della nostra feconda capacità, ed è infine questo rapido progredire e diffondersi, questo ampio e irresistibile sviluppo, questa estesa e immediata conquista che suscitano il nostro giubilo e la nostra ammirazione come dinanzi a una gesta insigne, alla ascensione vittoriosa di un popolo, al disseminarsi di una stirpe superiore nel mondo.

Era invero una esigua e impacciata torma quella formata dagli automobili ancora pochi anni addietro, che poteva disporre di una angusta zona di movimento: ma in breve divenne un esercito invincibile per il quale non esistevano più ostacoli e barriere, avviato per tutte le strade, squillante l'acuta fanfara, schiudentesi il passaggio attraverso le folle ostili; e da esercito si ampliò in un popolo innumerevole, in una razza gagliarda, sana sotto tutti i cieli, diffusa omai per tutte le contrade, sicura della sua saldezza e del suo sconfinato dominio.

Non altrimenti una nuova specie di creature viventi deve nei remoti secoli delle origini aver preso possesso del mondo; tali devono essere stati anche lo svolgimento dell'uomo e l'affermarsi della sua sovranità terrena. Apparso qua e là in piccoli gruppi, il nuovo complesso di materia viva e di coscienza adunato nella forma umana, si è trovato costretto da infinite avversità; tutte le turbe

dei suoi predecessori animaleschi, già padroni delle terre e delle acque, già temprati e difesi dalle difficoltà esterne, gli si sono serrate contro a sbarrargli l'avanzata; la terra medesima, l'aria, gli agenti naturali gli si sono levati contro come nemici, ed egli a viva forza, lasciando brandelli di carne dolorosa e solchi di sangue vermiglio, si è aperto un passaggio, ha fatto scaturire l'acqua dal masso e dalle arene, ha strappato il fuoco dal sole, l'alimento dalla zolla, l'arme dalla foresta e impavido e pertinace, gradatamente ha allargato il suo impero, ha sostituito alle altre la sua dominazione, ha popolato il mondo, ne ha cambiato la faccia ed ha fondato la sua storia.

Ed è questa analogia con la creatura vivente, è questa scintilla di vita accesa nel nostro ordegno meccanico che ci attribuiscono la divina superbia della creazione, che ci accordano la consapevolezza di un potere immenso e che nello stesso tempo ci turbano, ci sgomentano al cospetto dell'opera nostra istessa.

Noi ci troviamo come di fronte al mistero del moltiplicarsi della vita, per virtù delle nostre braccia, come colui che estatico contempla il miracolo di una nuova vita esplosa sotto ai suoi occhi, e tutta una visione vaga indeterminata dell'avvenire, siccome una via di cui non si scorge la fine, si stende dinanzi al suo spirito. Che cosa accadrà, che cosa rappresenterà nell'armonia universa questo nuovo germe vitale, dove sarà diretto, quali influenze eserciterà, quali effetti porterà, che cosa deriverà da lui? È una nuova e

sconosciuta sorte che da quel momento principia, e quando si arresterà? È un dardo ignoto scagliato contro una folla invisibile, dove, e chi colpirà? È un atomo di materia che si mette in moto dagli sconosciuti abissi del cielo, dove giungerà? È infine un nuovo fato che si appresta, quale sarà?

Chi poteva prevedere soltanto dieci anni or sono questa teoria di macchine grevi e veloci, sfilare in bell'ordine marziale dinanzi ad un imperatore come un tempo i fidi reggimenti della guardia?

Chi può ora da questo avvenimento intuire che cosa succederà tra venti, tra cento anni, chi può tracciare il disegno in cui si muoverà questo destino che noi abbiamo foggiato nelle nostre officine, chi può predire l'avvenire riserbato a questa vita, a questa anima che noi abbiamo infuso nel ferro?

Io penso che non deve essere soltanto una stravagante fantasticheria di un animista troppo spinto quella dello scrittore, il quale meditando sul prodigioso perfezionarsi delle macchine costruite dall'uomo, finse strani automi metallici dotati di tali squisite sensibilità, di tali pronte ed intelligenti attività da rivaleggiare in apparenza e in funzioni con il loro costruttore, da contenere una speciale lor vita, una torbida coscienza nelle fibre metalliche dei loro tessuti, fino a pervenire in un giorno lontano alla ribellione, la ribellione della macchina contro l'uomo.

A parte il lato romantico della finzione, sembra

a me che indubbiamente tutte le enormi quantità d'intelligenza, tutti gli incommensurabili cumuli di sforzo umano, tutti i poderosi fremiti di genio, tutte le quote di vita umana adunati, raccolti, combinati, impiegati nel dare esistenza alla macchina non possano essere vaniti nel nulla; l'effetto soltanto materiale è troppo piccola cosa, è inadeguato alle cause, non rappresenta, non può rappresentare tutte le energie riunitesi per determinarlo; una parte di queste deve aver quasi mantenuto la propria natura annidandosi invisibilmente nel congegno costrutto, là ove è il centro del suo vigore, là ove risiedono le sue parti più delicate, e ivi aver formato un nucleo di vita e di coscienza, rozzo, grossolano, embrionale, quanto si vuole, ma propriamente vivo e cosciente.

Si affinerà, si sottilizzerà un giorno questo cerebro primordiale? E perchè no? Consideriamo i continui sacrifici di energia umana, l'omaggio assiduo di sterminate ecatombi di pensiero e di opera a questo grande insaziato idolo moderno del progresso meccanico nel tempio del lavoro, supponiamo pure lentissimo l'acquisto, figuriamoci che una quantità, sia pure infinitesimale, di fiato vitale e psichico vada a riunirsi a quando a quando a questo primo bagliore di vita istillato nella materia dura ed inerte, e non ci sembrerà più impossibile che in un avvenire lontanissimo sia sparsa per il mondo una specie vivente, nuovissima e chimerica, una folla strana di individui metallici, di automi invulnerabili, mostruosi e docili, genitura vera dell'uomo e forse sua erede e continuatrice sul nostro pianeta assiderato.

Ma non spingiamo troppo oltre il volo nell'iperboree utopie, accontentiamoci della realtà presente, già tanto immensa e maravigliosa da occupare tutti i nostri sguardi e la nostra attenzione.

Si componeva la meccanica processione imperiale di ogni sorta di automobili: dal piccolo ordegno a tre cavalli, dalla graziosa vetturetta da passeggio ai mostri giganteschi da corsa sospinti dai loro sessanta cavalli; tutti i tipi vi si mostravano: dal motociclo sobbalzante come un piccolo ed impaziente centauro sulle sue tre ruote al maestoso *tonneau* di lusso a sei posti, ampio e dignitoso come un cocchio cerimoniale; tutti i paesi e tutte le officine vi erano rappresentati, francesi, inglesi, tedeschi, belgi, ecc., dalle popolari e borghesi *Dion Bouton* alle aristocratiche *Panhard* e *Mercedes*.

Era come una storia in iscorcio, e come un consesso internazionale, poichè nella varietà dei tipi si illustrava la storia così folta di avvenimenti e di trasformazioni, così gloriosa di vittorie, sebbene non conti più di due lustri, dell'automobile, e nel miscuglio fraterno delle vetture di nazionalità differente si dimostrava la espansione mondiale di questa schiatta ferrea che non conosce confini, che non soffre rivalità di clan, che ha una patria, una culla unica nel genio dell'uomo, che attua quindi quella solidarietà unanime della quale invano la famiglia umana va in traccia.

Ghirlande di fiori e di fronde, come per fe-

steggiare un trionfo, si avvolgevano intorno alle ruote robuste, e cingevano ammorbidendole le moli di ferro, mentre fasci splendidi di luce candida si irradiavano nella corsa dagli occhi lenticolari perennemente aperti dei fanali appuntati protesi ai lati e sul davanti del radiatore. I fiori e la luce celebravano quella avanzata e quella rivista di ferrei colossi, procedente al ritmo impetuoso dei cuori infuocati e sonori, preannunziata dal clangore profondo delle trombe d'allarme.

Sui carri stavano principi, duchi e grandi costruttori, i condottieri di una volta e i condottieri di adesso, anzi gli organizzatori del pacifico e possentissimo esercito.

Un triplice saluto al cospetto dell'imperatore e poi il pellegrinaggio ritornò a Berlino per la porta del Brandeburgo in vista del monumento alla Vittoria.

E la significazione della gesta senza pari si dichiara ora limpida nella mia mente: una nuova efficace influenza dell'ordegno meccanico, della nostra ferrea progenie, sull'uomo, sulla vita sociale si rende palese. Già la macchina ha mutato tutti i rapporti inerenti alle comunicazioni e ai trasporti, già ha cambiato usi e abitudini sociali quotidiane e inveterate, già ha introdotto desiderî, necessità, condizioni specialissime che non esistevano prima; già ha modificato la costruzione delle città e delle strade, l'aspetto delle vie e della folla, l'abbigliamento dell'uomo; già ha iniziato la trasformazione del corpo e dello

spirito umano. La macchina ha a sua volta creato nuove classi e nuovi ordini sociali, a schiere innumerevoli di uomini ha infuso una coscienza di un potere illimitato che loro conferisce il diritto di tutto chiedere e di tutto volere, ha fondato nuove dinastie e nuovi sovrani, ha instaurato tutto un diverso piano per la conquista da parte dell'uomo della autorità, della ricchezza, del dominio, abolendo gli antichi metodi, rendendo inefficaci e deserti i vecchi sentieri per cui l'uomo si avviava alla vetta; ebbene oggi essa ci dà, materializzato, attuato in un primo saggio, un nuovo esercito, una straordinaria milizia, una sorprendente guardia, una disciplina, una sontuosità, una gala officiale degna di circondare un trono.

È una magnifica vittoria! Poteva ben incedere superbo quel corteo con luci e corone trionfali!

E mi si richiama nella memoria l'aspetto di altri cortei, di altre sfilate militari, indietro ormai da noi nei secoli passati; di un'altra milizia egualmente ricoperta di ferro, egualmente fiera e terribile, la cupa milizia dei cavalieri rinchiusi nelle loro aspre corazze di ferro, dei vassalli, dei baroni, dei soldati fasciati completamente di rigida e forbita lamiera, il capo ermeticamente avvolto nell'elmo pesante, con il cavallo pure guernito di corazze, veri monumenti di ferro suscitati dall'arte della guerra; e intravedo il loro incesso altero e fragoroso, la sfilata davanti a Carlo V, a Massimiliano I, sfarzosi nelle loro imperiali insegne. Moveva quella corrente irta di ferro alla

strage, era essa l'arbitra dei destini umani, il fondamento dell'impero e di ogni potenza, il tramite di ogni conquista, la fonte di ogni gloria e di ogni bene, e l'uomo che ne stava a capo stava quindi al vertice di ogni sovranità.

Oggi la nuova falange meccanica costrutta di ferro, nella quale però l'uomo non è più oppresso dalla greve scorza metallica, ma impavido doma con la mano inguantata il ferro ed il fuoco e l'ansia della corsa vertiginosa, non è più avviata alla strage, ma il suo impeto egualmente eroico tende del pari alla conquista, e come l'antica, a cui sta sostituendosi, contiene nella sua armatura gagliarda e inflessibile i destini umani, la sorgente della ricchezza e della potenza, i germi delle aristocrazie future e dei futuri dominii. Essa oggi saluta già nell'imperatore il suo capo!

Il romanzo della macchina.

Non passerà molto tempo che romanzieri e novellatori dovranno trasformare completamente la loro terminologia più sonora e magniloquente, quella che adoperano nei momenti culminanti della narrazione; dovranno sbarazzarsi da tutto un vecchio bagaglio di modi di dire e di immagini cui finora era assicurato un grande successo di commozione, e dovranno rinnovare la loro coltura tenendosi al corrente delle nuove invenzioni, di ogni progresso, specialmente nelle scienze fisiche e chimiche.

Fino ad ora, lasciando pure in disparte sociologia, psicologia e antropologia, in cui tutti i letterati si credono competentissimi, la scienza che arrecava un maggiore contributo all'arte letteraria poteva ritenersi la zoologia e particolarmente la ippologia. Dalle favole di Esopo a quelle di La Fontaine e di Trilussa gli animali hanno sempre fatto una eccellente figura nella favola; il gatto poi è stato uno dei più caratteristici ispiratori di Poe e di Baudelaire, come tutti i felini hanno sempre fornito termini di confronto e tratti descrittivi graditissimi a tutti i celebratori della femmina e ai narratori della voluttà. Una scena di animali si presenta

sempre piacentemente quando con abilità sia intercalata dentro un romanzo, sia che si tratti delle belve selvagge e feroci di cui il Kipling ci è il meraviglioso evocatore, sia dei mansueti e fedeli animali domestici. Ma è col cavallo che gli artefici della parola, grandi e mediocri, hanno conseguito gli effetti più impressionanti, più memorabili, ed è il cavallo l'animale che anche nella finzione artistica sopporta il maggior peso della fantasia letteraria e ne adempie ai più numerosi offici. Il cavallo è un personaggio necessario in ogni poema, in ogni romanzo, quasi in ogni novella, sia che l'argomento volga ai gesti più insigni e tragici della vita, come l'amore e la guerra, sia invece che si restringa alle consuetudini umili della esistenza, ai nostri bisogni di movimento e di trasporto. Non occorre certo che io mi indugi a porre in rilievo la parte addirittura predominante attribuita al cavallo nei poemi detti appunto *cavallereschi*, le belle laudi con cui ne cantano i pregi l'Ariosto e il Tasso, i servigi innumerevoli e impagabili che esso ha reso a tutti gli autori romantici; si può ben dire che per tre quarti il romanticismo in versi e in prosa è affidato all' aspra o fluente criniera e alla groppa ricurva e veloce del palafreno. Le leggende che ci hanno fatto tremare di ansia, che ci eccitavano a gesti espansivi e a declamazioni enfatiche hanno fra i protagonisti almeno un cavallo, e le più avventurose vicende per cui ci hanno fatto palpitare gli immaginosi

narratori romantici non possono mai far a meno del cavallo. Re, cavalieri, guerrieri, amanti, messaggeri, spiriti, tutti cavalcano, e compiono le più famose imprese cavalcando; la loro attività più notevole si svolge quasi per intero a cavallo, e fra le azioni umane sembrano degne di richiamare l'osservazione dell'artista e di meritare l'interesse del lettore soltanto quelle che si compiono a cavallo. Dalla fuga di Mazzeppa, scesa ora oimè a un volgare *numero* di circo equestre, trascorrendo via per tutte le fughe, i rapimenti, le galoppate versificate da Byron, De Musset, Heine, Prati, Carducci istesso (chi non ricorda la macabra cavalcata di sir Oluf, la leggenda di Teodorico, i *bei ginneti italici*, il *sauro destrier della canzone*, ecc.?), fino alla cavalcata delle Walkirie descritta in musica dal Wagner, è tutto uno scalpitìo cavallino, ora impetuoso e fragoroso, ora sordo e lento, che sembra segnare il ritmo alla vita degli uomini.

E del resto questa enorme importanza estetica di Bucefalo facilmente si comprende quando si pensi alla importanza reale effettiva del cavallo nella vita pratica. Dal principio della storia umana fino alla metà del secolo scorso il cavallo fu il mezzo di locomozione e di trasporto sulla terra più rapido e capace concesso all'uomo. Per secoli e secoli l'idea della velocità fu inseparabile da quella del cavallo e quindi tutto ciò che ha attinenza con la velocità, con la corsa, come i viaggi, le fughe, il far impeto in guerra,

la trasmissione di un messaggio, l'inseguimento, non si concepiva altrimenti che in connessione col cavallo. Naturalmente questa secolare esperienza, questa inveterata abitudine devono aver lasciato traccie profonde, solchi quasi incancellabili nel nostro essere, per cui anche quando per l'invenzione di nuovi mezzi meccanici di locomozione e di trasporto l'utilità del cavallo diminuì e la sua funzione si restrinse, esso rimase ancora per un certo tempo nelle nostre anime il simbolo di tutto ciò che mercè sua si operava dianzi.

Ma per il gigantesco sviluppo delle macchine l'allontanamento del cavallo dall'operosità sociale è stato così rapido e generale e il suo definitivo collocamento a riposo appare tanto prossimo che omai la sua permanenza nel campo artistico e particolarmente nella letteratura romantica, che fra le arti è quella che più da vicino segue l'evoluzione civile, diventa un fuori luogo, un artificio rancido, un ferravecchio inservibile e sopratutto un anacronismo in conflitto con la realtà delle cose e tra breve in conflitto anche col nostro sentimento.

Ecco perchè romanzieri e novellisti dovranno rinnovare tutto il loro arsenale di frasi e di cognizioni con cui erano avvezzi a far colpo sul lettore, e bisognerà che si affrettino, se non vogliono apparire fossili esumati da un'altra età, poichè gli avvenimenti precipitano.

I tempi sono omai maturi!

L'ultimo cavallo nero, estremo rampollo di

una infinita stirpe di avi gloriosi a quattro zampe, che ebbe qualche sprazzo di celebrità, che esercitò qualche influenza sulle fantasie, che si illuminò di qualche riflesso artistico, fu quello di Boulanger, ma tuttavia esso era già un ritardatario, una specie di sopravvivenza atavica che destava più la curiosità che l'entusiasmo. E lo dimostrò chiaramente la sua misera fine. Altro che ricreare taluna delle antiche leggende ippiche, che divinizzarono *Bucefalo* e compagni! esso non potè dar vita che a una farsa, l'infelice farsa in cui si estinse tutta la vicenda boulangista.

Oggi non solo i presidenti di repubblica, ma anche i re e gli imperatori veri e propri hanno abbandonato il cavallo per l'automobile. Sovrani discendenti da lunghe generazioni di eroi, tutti grandi cavalieri, glorificati in cento monumenti equestri, insigni suonatori di corno, portatori di lancia e di sproni, cavalcanti a battaglia contro il turco, non infilano più il piede speronato nella staffa, non con le gambe muscolose inforcano le lucide groppe e con le mani inguantate di ferro stringono la redine dorata, bensì avvolti in un'ampia e ispida pelliccia, sul capo il largo berretto riparatore dal vento e dal sole, calata sulla faccia una visiera novissima con due occhi lenticolari che sembrano due fari, salgono su una *Panhard* o su una *Mercedes* che in sè aduna la forza viva di una innumere mandria di puledri e una forza obbediente che non si consuma mai, pronta a qualsiasi richiamo, e impugnano nella mano pro-

tetta da grossi guanti imbottiti la ruota del bel volante inclinato che guida l'agile e delicatissimo morso del mostro metallico che non sa la ribellione. Ed hanno licenziato o messo in pensione la vecchia servitù, valevole tutto al più per qualche inutile parata: il maestoso e panciuto cocchiere erto e impassibile a cassetta, come un idolo assiro, il fido scudiero, lo sfrontato palafreniere, l'umile staffiere, il galante fantino, semplificando assai, ma ben più nobilitando queste funzioni in una sola persona, quella dello *chauffeur* o del *wattman*, colui che conosce i palpiti dell'infuocato cuore del mostro e con l'intelligenza fredda e vigile ne regge la corsa fulminea. Ed hanno pure abolito le scuderie e le rimesse per il *garage* spazioso e pulito, dove si allineano gli automobili, e che offre non più l'aspetto torpido dell'antica stalla ma quello energico e nitido dell'odierna officina.

L'esempio regale è stato immediatamente e universalmente seguito; principi, duchi e marchesi, e non solo l'aristocrazia del sangue ma quella dell'intelletto e del denaro, e cioè le classi cosidette dirigenti superiori, certo le persone che possiedono una maggiore quantità di beni e di importanza sociale, le persone più in vista, quelle appunto che sogliono fornire il maggior numero di personaggi alla letteratura, hanno lasciato il cavallo per l'automobile, la bestia recalcitrante e debole per la macchina sempre presta e infaticabile. Talchè noi assistiamo adesso al formarsi di una nuova *cavalleria* del secolo

ventesimo, *cavalleria,* la quale appunto perchè non si serve più del cavallo non dovrebbe più chiamarsi così, e che col tempo sarà probabilmente dai futuri poeti esaltata in poemi che non saranno più *cavallereschi* ma *automobilisti* se non *meccanici.*

Ma senza andare tant'oltre con la profezia, già sino da ora si può capire che lo scrittore narrando le geste di questi suoi moderni eroi in moltissime evenienze dovrà conformarsi alle usanze nuove; salvo a far ridere, descrivendo la vita elegante moderna, dovrà parlare di automobili e non di cocchi, di viaggi, di corse in automobile e non di imprese a cavallo; dovrà presentarci le nuove foggie di vestire e non i disusati abbigliamenti del cavallerizzo. E persino le sue eroine dovrà togliere dalla molle *victoria*, dal solenne *landau*, dal misterioso *brougham*, dalla birichina *charrette*, dal pesante *stage* e collocarle omai ardite, fiere, non mai viste amazzoni, anzi *chauffeuses*, sull'agile *voiturette*, sul grave e solenne *tonneau* a benzina.

Anche per i guerrieri non tarderà molto a verificarsi la trasformazione. Non è soltanto da ora che la ferrovia è divenuta per gli eserciti un elemento di primaria importanza, abolendo gli antichi itinerari, le antiche marcie, le famose anabasi e catabasi su cui spiegarono la loro virtuosità descrittrice tanti storici e romanzieri da Senofonte a Tolstoi, dalla ritirata dei diecimila a quella della *Grande armée.* Zola nella sua

Débâcle ci fa sentire più volte l'intervento di questo nuovo elemento meccanico, la ferrovia appare in molti dei suoi principali quadri militari; Sienckiewicz ci narra nel suo *Bartek il vincitore* la concentrazione delle truppe tedesche mediante la ferrovia, e una delle descrizioni più vigorose è appunto quella del viaggio delle reclute. Tuttavia fin qui, nel momento dell'azione guerresca e nei movimenti isolati, il cavallo aveva ancora tutta la sua nobile missione; ma anche per questo lato le cose stanno per cambiare; bicicletta e automobile battono in breccia il cavallo e la cavalleria. Abbiamo già corpi organizzati di ciclisti, presto ne avremo di automobilisti. I generali, lo stato maggiore non si servono più che dell'automobile; l'artiglieria e i carriaggi saranno prossimamente sospinti dall'impulso irresistibile del motore a benzina, così che probabilmente saranno le ultime laudi funebri del cavallo quelle scritte dallo Zola, là dove esprime la furia della eroica carica di Sedan, e quando ritorna sul campo tragico della mischia e scorge gli squarciati cavalli che durante la giornata avevano trasportato a seconda dell'urgenza la potenza micidiale delle artiglierie. Colui che descriverà la futura guerra ci farà tremare, ci commoverà mostrandoci la macchina squarciata esalante il suo ardente vigore in uno sbuffo di fiamme, siccome lo stesso Zola, in un altro romanzo, ci ha fatto assistere alla lenta e pietosa morte della locomotiva nella neve.

E non parlo delle fughe, specie delle fughe

dei banchieri e dei ladri, sebbene nei romanzi dell'avvenire, se non nei poemi, sarà questo uno degli episodi più comuni; certo è che nessun romanziere si sognerà più di far fuggire il suo cassiere infedele o l'amante sorpreso dal marito su un magro ronzino che correrebbe rischio di essere acciuffato dopo cinque minuti dal primo monello capitato in bicicletta; invece sceglierà basandosi sugli ultimi *records* quale sarà la macchina più veloce e su questa lancerà il fuggitivo con tutta l'*avance à l'allumage* a 120 all'ora.

E così pure tralascio di ricordare tante altre operazioni della vita quotidiana per le quali la trazione animale, per dirla con parola tecnica, è stata sostituita da quella meccanica, come nozze, battesimi, gite, caccie e funerali.

Ai romanzieri e ai poeti *vecchio stile* restava tuttavia un campo che sembrava chiuso all'invasione della macchina. In tutta la complicata e sovente faticosa serie di atti cui ci costringono i nostri sentimenti amorosi e da cui traggono inspirazione e argomento i quattro quinti delle poesie e dei romanzi, si poteva fino a ieri giudicare che non erano avvenute innovazioni radicali.

L'*outillage* dell'amore e degli amanti non si era attraverso i secoli molto cambiato e quindi anche le forme verbali e i modi di dire continuavano inalterati, serbando il loro selvaggio vigore originale e tutta la loro efficacia romantica, specialmente sulle anime femminili. Chi avrebbe mai osato nella presentazione dei per-

sonaggi, nel preparare l'incontro dei due amanti coll'inevitabile *coup de foudre* e mano al cuore, far apparire dinanzi alla fanciulla dei sogni il garzone leggiadro altrimenti che caracollante sopra un sauro generoso?

Chi immaginerebbe le dolci manovre del corteggiamento, il va e vieni sotto le finestre dell'adorata compiuti da uno *chauffeur* curvo sul volante? Quale romanziere ardirebbe nella scena culminante della passione, quando l'impaziente innamorato persuade la riluttante alla fuga, mutare qualche cosa dal quadro *classico*, anzi *romantico* in cui da secoli la scena e il dialogo si svolgono?

E cioè: " Là in fondo al giardino la strada fa uno svolto; due cavalli staranno bardati „ — oppure —: " una vettura ermeticamente chiusa, tirata da due robusti irlandesi, è pronta. A mezzanotte ti aspetto e noi galopperemo verso la felicità „. Nulla di più emozionante di queste intangibili parole ed azioni. E presso a poco la stessa cosa si verificava quando invece della fuga concordata si trattava del ratto violento.

Prima di *Lucia Mondella* e anche dopo, tutte le ragazze rapite, sono afferrate da due tarchiati uomini, trasportate in una carrozza con un fazzoletto sulla bocca e... frusta cocchiere!

Tutto ciò sembrava destinato a non modificarsi mai; ebbene no, anche in questo mondo sentimentale, sdilinquito o furibondo, irragionevole sempre, la macchina, che è la ragione solidificata, ha fatto il suo ingresso vittorioso.

Molto tempo non è trascorso da quando a Parigi un giovinotto rapiva la sua contesa fidanzata collocandola su un automobile e scagliandosi via con tutta la forza dei suoi 16 o 24 H.P.

Che rivoluzione, non è vero?

E come ci suonerà strano il nuovo linguaggio. La nuova eroina scorgerà il giovane fatale la prima volta sul rigido seggio di una rossa Panhard, se ne innamorerà dopo, vedendolo non più far prodigi in un concorso ippico, ma battere il *record* del chilometro su uno sbuffante ordegno da corsa. Il romanziere dopo aver consultato i cataloghi delle più reputate fabbriche di automobili, comporrà i più rari aggettivi, che prima dedicava al cocchio e al cavallo, per esaltare la macchina sulla quale il suo eroe compirà le marcie e le contromarcie amorose, ed infine giunto il momento critico risolutivo adopererà addirittura un fraseggiare da ingegnere meccanico con molti termini tecnici.

Dirà *lui*: La *mise au point* della macchina è perfetta; è stata lubrificata in ogni pezzo; ieri ancora all'ultima velocità, a *presa diretta*, ho fatto il chilometro in 26 e quattro quinti di secondo. Non temere, amor mio, niuno ci raggiungerà.

Risponderà *lei*: Io voglio essere sicura. È una *Serpollet* o una *Mercedes*? Il *silencieux* funziona bene?

Lui — *Mercedes* a 60 H. P., silenziosa come un uccello notturno. Vedrai che *démarrage* fulmineo e dolce!

Lei — Sì verrò. Dio faccia che l'*allumage* funzioni, che tu ritrovi subito la buona carburazione e che non abbiamo dei *ratés*...

Lui — (Al colmo della felicità, e dicendo quindi delle sciocchezze in fatto di meccanica) Oh amore! dubiti di me, del mio motore! Dal mio cuore proromperà tal fiamma che accenderà la miscela se la scintilla avesse a mancare, e dai tuoi occhi trarrò l'inspirazione per la carburazione migliore. A 130 all'ora, angelo mio!

E che la *carburazione* sia davvero ottima e, sopra tutto, quanto meno di *ratés* è possibile, per la vostra felicità...

L'inno alla vita moderna.

Fremeva il massiccio ed agile corpo del *direttissimo* fuggente con ansia sempre più veloce e tonante dalla campagna emiliana, quasi a prendere lo slancio per inerpicarsi poi arditamente sulle fresche e crepitanti d'acque cime della Porretta, donde si spiega a valle, adagiata tra molli e azzurrini vapori, Perugia. Si scagliava il fosco anellide ferreo in una ebbrezza di corsa per quel breve spazio che ancor rimaneva pianeggiante, prima dell'ardua ascesa, quasi a contendere la vittoria in una gara furibonda, con una voracità inestinguibile di moto, di aria e di fragore. E la corsa sembrava invero una battaglia continua e una continua vittoria, combattuta e conseguita dal solo mostruoso eroe metallico contro tutta la terra animata. In file lunghe e inclinate si presentavano le schiere ostili: filari d'alberi spingenti i rami aggressivi, gruppi di case e trincee di muri, cumuli lontani di colline come in riserva. Al sopraggiungere del torrente infocato e anelante pur tutte le file inimiche più vicine delle cose gli si avventavano contro precipitando, pareva imminente lo schianto; ma improvvisamente ristavano, si aprivano e fuggivano via involandosi come ombre scacciate, mentre la bella

furia, greve, coordinata e vivente del suo fuoco passava trionfale; ma da lungi ininterrottamente si formavano altre schiere e si avanzavano alla lotta, senza tregua, per essere tagliate ancora e fuggire disperatamente non appena si trovavano di fronte all'urto irresistibile della macchina.

Maraviglioso spettacolo incitatore! Fiera e incuorante vittoria del duro e obbediente arnese foggiato dall'uomo su tutte le cose! Persino il cielo sembrava all'estremo dell'orizzonte abbassarsi minaccioso e irritato per tanta sfrenata baldanza, come a opporre una insuperabile barriera, che poi gradatamente si sollevava al passaggio del tempestoso corteo umano trascinato dall'ardore della fiamma, in uno strepito ritmico e altissimo, ostinato e secco, come il pulsare di un immenso immune cuore gagliardo.

La corsa proseguiva sulle rotaie rigide e lucide tra un nembo di polvere e un rombo di tempesta, visione reale e concreta della grandiosità e della terribilità, assai più insigne e maestosa di qualsiasi immagine fantastica rinvenuta dalla poesia antica e recente, impeto spaventoso capace di annientare infinite vite umane ed insieme opera esclusiva della nostra energia e definitivamente sottomessa all'ordine dell'uomo.

Io leggeva il poema - *Laus vitæ* - in cui Gabriele d'Annunzio afferma interamente se medesimo, celebrando con superba pienezza il suo essere, ed io sentiva associarsi inscindibilmente, come in un intreccio di creature vive, la veemenza della strofe pura e canora, lanciata come entusiastica offerta

ai gaudii essenziali della vita, con la veemenza strepitosa delle ferree ruote infaticabili, scagliate da un atleta sovrumano. E veramente mi sembrava che il battito tanto fragoroso e incessante del treno, così da occupare tutto il mio udito, fosse una degna misura per il fervore di quella eroica poesia, crepitante come se suscitata da una primordiale e intatta vampa solare.

Creature del fuoco ambedue: la macchina e la strofe glorificante! L'impulso formidabile dell'una si aggiungeva naturalmente a quello animatore dell'altra e niun comento appariva più idoneo al verso in cui il poeta grida la sua gioia e la sua potenza, sospinge la sua anima temeraria ai culmini dell'accessibile e crea, come per insito e oscuro vigore di terra feconda, una innumerevole stirpe di bellezza, di quel terribile e risonante sforzo prodotto dall'ordegno meccanico più gigantesco di ogni colosso vivente, di ogni mitico titano. Per la prima volta da questa novissima unione tra le più limpide e acute armonie poetiche e il tuono che accompagna l'agitarsi degli enormi strumenti della vita moderna mi si rivelava un accordo definitivo a cui l'arte deve pervenire e a cui già si avvicina la creazione libera e ardente di Gabriele d'Annunzio. Finora un profondo intervallo separa l'arte dalla vita moderna; l'àmbito in cui tutte le arti si ispirano e si muovono è bensì ampliato e rinnovato oggi, ma è ancora del tutto diverso da quello in cui rudemente si sferrano e si tendono le smisurate forze della civiltà contemporanea;

i due campi sono estranei l'uno all'altro e il più delle volte in contrasto, talchè mentre per l'attività febbrile del lavoro moderno l'arte sembra una esercitazione molle e vana, ogni manifestazione artistica, a sua volta, repugna dal contatto con le opere della esistenza.

Finora non ci è quasi possibile congiungere un quadro, una strofe, una tragedia agli atti e alle scene che si compiono in una stazione ferroviaria, in una officina elettrica, in una miniera, a bordo di un transatlantico; la poesia specialmente si è allontanata, in una zona recondita, dal fermento delle azioni industri e qualsiasi tentativo di riavvicinamento solleva sdegni come una profanazione. L'artefice, chiuso nel suo mondo di sogno o in un cerchio semplice e angusto di vita, si è mostrato insensibile alla nuova messe di bellezza che la terra sconvolta e ingrandita dalla tenacia dell'uomo odierno gli veniva maturando; non l'ha veduta, non l'ha compresa al suo nascere, adesso, appunto perchè gli riesce incomprensibile, non lo può commuovere e incitare, ed egli è andato, affannoso esule, a ricercare negli abissi della sua anima straniera, come se fosse caduta da un altro mondo, o nel passato tra i fasti delle antiche civiltà, quella grandezza, quella opulenza, quella gioia, quella bellezza di cui sentiva la dolorosa nostalgia e che invece festosamente e gagliardamente la vita generosa gli veniva novellamente ricreando d'intorno.

Quando cominciai a leggere, con lo spirito rapito, questo primo volume delle *Laudi* del d'An-

nunzio, con maggior chiarezza si confermarono nella mia mente tali contrasti e tali colpe dell'arte verso la vita. Quale sarà l'artefice riparatore?

Canta il poeta la sua prorompente giovinezza, come una fonte che dilagherà la sua ricca vena su tutto il mondo; canta il poeta il suo disegno sconfinato che raccoglie in sè l'universo; canta il poeta la capacità del suo sentire, dove tutto quello che fu sentito si risentirà e, del suo volere, dove tutto quello che si ha da volere sarà voluto; e si leva il poeta, stirando fino a spezzarlo l'arco del desiderio, verso la suprema grandezza, verso la massima violenza, verso l'eccelsa fortuna, e come a patria originale, come a tempio ove si adunano, se non più le essenze, almeno i simulacri di tali numi umani, egli volge la sua prora all'Ellade, a un confino omai lontano di due millenni! E proprio il treno sibilante, come un ariete nero tremendo, a testa bassa, ciecamente, vertiginosamente si infiggeva contro il monte, dentro il mistero della rupe, nella caverna dei ciclopi, e alle larve della poetica fantasia ellenica sostituiva un essere reale vivo, divampante, non meno bello e grandioso.

Io pensava: Ecco il poeta esaltato dal medesimo fervore di dominio, dallo stesso delirio dell'immensità che illustrano e moltiplicano prodigiosamente la vita moderna; ecco il poeta che ha vinto le miserie e le ipocrisie, i vincoli della dottrina, della politica, della morale dei deboli e degli inetti, che come l'augure propizio invoca

le gesta dell'eroe, la restaurazione dell'impero, e tutta la gioia; che come lo storico memorabile celebra la forza e lo sforzo che supera ogni altro, e non iscorge ancora che tuttociò è nuovamente in mezzo noi, che tuttociò vive e respira con noi, che noi, i piccoli uomini di oggi, dirigiamo e impugniamo somme di energia enormemente più gagliarde di tutti gli antichi eserciti uniti insieme, che noi maneggiamo strumenti smisurati, quali mai nessun Eracle, nessun Titano e neppur Zeus osò mai impugnare, che noi possediamo tali possibilità e racchiudiamo nella nostra mano tanti destini quanti non ne ebbero mai il più inclito dei duci e il sommo dei dominatori, che noi contempliamo tali prodigi reali e ci aggiriamo in mezzo a tali meraviglie costrutte dalle nostre mani esperte, quali mai non ne finsero i miti, che noi infine stiamo raccogliendo tali cumuli di ricchezza e di forza, stiamo creando una tale popolazione di ferro, una tale milizia di giganti meccanici per instaurare un impero, quale mai non ebbero nè avidamente desiderarono Serse, Alessandro e Cesare.

Così io pensava, e come per una arcana corrispondenza tra il mio pensiero, la mia lettura infervorante e le cose intorno, appariva e trascorreva via dal finestrino del vagone, come una visione che già spetti alla leggenda, sopra un mite poggio verdeggiante, chiara nel sole primaverile la villa solitaria che albergò la fanciullezza e l'adolescenza di Guglielmo Marconi insieme al suo sogno prodigioso, e verso Pontec-

chio umile si profilavano contro il cielo i due cipressetti tormentati dai primi ordegni del geniale adolescente, e ciò avveniva proprio nell'istante in cui le strofe inspirate ed alate della *Preghiera ad Erme* (1), destandomi un intenso commovimento, mi palesavano finalmente che il poeta era venuto in mezzo a noi, nelle nostre fonderie e nei nostri cantieri, negli immani arsenali ove l'industria fabbrica a miriadi le sue armi, nelle Borse e nei porti ove la speculazione e il commercio combattono battaglie inaudite.

Si rinnova adunque il mito! Il poeta ha compreso il suo alto e nuovo incarco nella società umana che lo circonda! Ha saputo discernere e appropriarsi in mezzo alla realtà viva quella linea profonda, definitiva e stupenda che l'artefice ellenico ritraeva d'intorno a sè! Ha visto per primo, e ha tremato nell'imminenza di una creazione solenne, la bellezza innumere che risplende in questa nostra grande vita moderna, la quale ha omai attinto vertici di grandiosità, di energia e di potenza non mai raggiunti nel passato!

Sale l'inno ad Erme, al figlio di Maia, amico degli uomini, ed è il primo inno del poeta, è la prima e fulgida consacrazione dell'arte al lavoro umano:

" Scendi dal fulcro quadrato, vieni! „ invita il poeta: " Udrai e vedrai meraviglie „

---

(1) *Laudi.* Vol. I, pag. 103.

. . . . la Terra
è oggi un'ágora immensa
ove non si tendono reti
di belle parole ma guerra
si guerreggia furente
per la ricchezza e l'impero.

È tra i capi dell'industria, tra i grandi finanzieri e industriali, da Morgan a Krupp, che stanno per sorgere i sovrani futuri, sono questi uomini nuovi che iniziano le future dinastie dominatrici, e il poeta canta:

Duci di genti son fatti
i tuoi mercatori ingegnosi,
duci inesorabili e insonni
dal breve motto che scrolla
cumuli enormi di forza.

Ed il poeta esalta le nuove terre ove " l'umana opera è qual rabida febbre „ ove " la Volontà reca intrecciati a sè il Dominio e il Piacere „ e vanta la stirpe di ferro delle macchine; egli le vede (e in me sale una alta compiacenza) come già io le vidi, quale un popolo obbediente e infaticabile su cui si allarga il nostro impero, ne designa la potenza non fallace ed il cuore infuocato e ne traccia l'azione esattamente. Celebra nei versi viventi e lucenti il telaio e il maglio più vasto delle rupi; le strofe cantano poi in gloria, come un osanna, per la nave che naviga senza vele nè remi, atta alla guerra e alla pace, che chiude nella carena " un cuore di fuoco onde creasi la propulsante virtù dell'ali marine „ e da

qui trae la intuizione profetica dell'impero coloniale marittimo che, come io pure dissi, si è sostituito a quello classico territoriale:

> Nel mare è il certame dei regni.

Canta quindi, e l'inno è come preghiera vibrante di devozione, la ferrovia, i carri di fuoco, gli ordegni " più snelli che il téndine equino „ su cui circola il vario fiotto umano e la sua ricchezza; canta il telegrafo per cui

> l'aere notturno e diurno
> palpita di umani messaggi.

E di tutti i suoni e di tutte le immagini il verso si riveste per magnificare la complessità dell'orchestra cui fa riscontro la complessità indescrivibile dell'anima moderna, non mai così appuntata verso desiderî immensi, non mai così sottile indagatrice di misteri, non mai così trasparente di tante ignote ricchezze.

Oh per questa laude alla rude fatica delle genti nuove, alla feroce lotta delle generazioni giovani, per questa preghiera che offre al dio la gesta magnifica da noi compiuta, che santifica il nostro eroismo nuovo, per questa canora ghirlanda di luce, per questa pura nobiltà di poesia tributate al nostro quotidiano lavoro, alla vita che noi ci siamo foggiata, al freddo calcolo dell'ingegnere che designa la conquista di un nuovo impero, al fiero e paziente sforzo delle annerite schiere operaie che la conquista compiono, per

questo inno che squilla dell'assidua ed aspra opera nostra e risplende, rivelando, la nostra sconosciuta bellezza, sia gloria al Poeta!

Sarà questo l'inno che intoneremo nelle feste della civiltà, sarà l'invocazione che prorompera dalle nostre bocche in ogni travaglio, e ogni nostro novello ardimento sarà così decretato:

Polena a ogni prora novella
è il cuore vermiglio dell'uomo
inalzato sopra la Morte.



PARTE SESTA

L'uomo della velocità.

Gli eroi della macchina.

L'eroismo è forse tanto più insigne quanto meno è immediatamente utile?

Posta in questi termini che hanno un senso paradossale, la questione non può che ricevere dalla maggioranza degli uomini una risposta negativa. Fino dalle prime scuole insieme al *dulce et decorum est pro patria mori* ed a tutti gli esempî celebrati di coloro che si sacrificarono per apportare un utile ad altri ci fu instillata l'ammirazione più reverente per i magnanimi scopi, per le sante cause, per i sublimi amori che possono determinare l'uomo al sacrificio di sè medesimo, insegnandoci a chiamare eroe colui appunto il quale si vota a una di queste altissime finalità, offrendo tutto il suo essere per conseguirla.

Quindi oggi noi non possiamo quasi più scindere il concetto dell'eroismo personale da quello di una irresistibile passione, di una infervorante

idealità, di una suprema utilità che lo suscitino. Diciamo eroica la madre che si lancia nel fuoco per salvare la sua creatura, eroico l'ingegnere che si seppellisce sotto la miniera per salvare i suoi operai, eroico il capitano che cola insieme alla sua nave nel liquido abisso per salvare l'equipaggio, eroico il medico che muore di peste per trovare un più efficace rimedio, eroico infine il guerriero che si immola per l'onore della bandiera e per la salvezza della patria.

Ma anche in questa distribuzione di eroismi, adesso, col prevalere di un umanitarismo sempre più pietoso e di un utilitarismo sempre più ristretto, si procede già per gradi. Tanto più volentieri e senza restrizioni si acclama eroe colui del quale il sacrificio apporta una utilità più vasta e ingente ed è provocato da una causa più impellente e più immediatamente vantaggiosa. Alla madre, all'ingegnere, al medico nelle condizioni sopra indicate niuno lesinerà nella piena significazione del vocabolo la qualifica di eroi, ma sorgeranno dissensi e si esprimeranno riserve per il guerriero, specie se muore in una guerra di conquista, per il martire di una idealità lontana dalle vicende pratiche, e vi saranno certo molti, e saranno precisamente le persone serie, bene stimate, corrette, gli spiriti pratici illuminati, i moralisti positivi, i quali staranno in dubbio se chiamare eroe o no, André, ma concorderanno unanimi nel chiamare pazzo il conte Zborowski che, in un impeto fulmineo, si spaccò il cranio nella salita della Turbie,

presso Nizza, durante una corsa automobilistica, e nel ritenere più insensato ancora chi avesse, come io ho, intenzione di chiamare eroe, e bello eroe moderno quell'arditissimo *chauffeur*.

Appena lessi l'annuncio di quella mortale sciagura, che in un luminoso mattino primaverile, tra la più ridente dolcezza della terra, in cospetto del più azzurro dei mari e dei cieli avea brutalmente spezzato un magnifico ardore umano e un meraviglioso ordegno meccanico, io sentii invero il sangue scorrere più caldo dentro le mie vene ed arrestarsi il respiro e dilatarsi quasi l'anima, non tanto per la commozione profonda, quanto per un entusiastico stupore. In un breve ed intenso istante mi passò innanzi agli occhi la vertigine di quella corsa furibonda fino all'urto terribile e come per contrasto mi si affollarono alla mente tutte le sciocchezze e le miserabilità che il tragico evento avrebbe fatto pensare, dire, scrivere e deliberare nei giorni seguenti. E quanto lessi di poi confermò infatti e la tremenda visione intuita e il dilagare dell'imbecillità altrui.

Oppresso il saldo cuore da una misteriosa tristezza, ed ogni eroe alla vigilia della sua più alta impresa porta in sè un'ombra di mestizia, forse non gli era apparsa mai così enorme la potenza oscura che egli doveva dirigere infallibilmente, l'uomo della velocità, l'uomo che aveva l'amore calmo del pericolo, salì tremando sul suo trono di ferro, e come quel re che sorpreso da subitanea paura della battaglia gittò via

l'elmo e spronò a sangue il cavallo portandosi primo all'assalto, così il conte Zborowsky, impugnò il concavo volante della sua macchina poderosa con la mano finemente inguantata di bianco e stimolò con tale furore tutte le ardenti energie del mostro che esso, con uno slancio prodigioso, a meno di quattrocento metri dalla partenza, si avventava con una velocità di centosei chilometri all'ora in salita aspra. Su quel bolide infuocato, in quell'uragano di metallo e di anime l'uomo riacquistò subito il suo sangue freddo, la sua impassibilità austera; doveva vincere, nulla doveva lasciar intentato, arrivare sull'orlo che separa la vita dalla morte, affrontare il più grande rischio che possa essere sopportato dalla fibra umana. Egli era sacro, come una forza del fato, per la più bella e veemente follìa lucida suscitata in cuore d'uomo, la follìa dell'eroismo, la follìa che moltiplica divinamente le energie umane, che fa prorompere i miracoli e accende sulle vette inviolabili roghi donde sale per i secoli il volere di Dio.

Per quel tremore iniziale egli non poteva più usare prudenza alcuna, non una sola precauzione gli era più consentita, non il più piccolo riserbo gli era lecito, doveva concedersi tutto, abbandonarsi interamente, arrivare fino all'estremo limite della possibilità, essere sovrumanamente temerario per apparire soltanto coraggioso.

Ed egli lo fu. Chi lo vide partire e scattare con la sua pesante *Mercedes* a 60 cavalli alla velocità di un *express* e prendere al largo il

primo svolto, come in una innocua passeggiata, ebbe l'angoscia indimenticabile di chi assiste al compiersi di qualcosa di straordinariamente decisivo, allo svolgersi di una sorte definitiva. O l'uomo poteva superare se stesso, attingere una capacità nuova, o doveva giacere vittima delle cose.

Non era più un uomo quindi che si involava così trascinato da una possa invisibile, avvolto da un nembo di polvere, ma un impeto che al pari di quello mitico di Prometeo e di Icaro si scagliava alla conquista di una facoltà non ancora posseduta dall'uomo. Preso lo slancio alla seconda velocità, egli era in terza velocità cento metri appresso, e dopo, in un batter d'occhio, aveva innestato la quarta, egli radeva il suolo a più di cento chilometri all'ora.

Dall'alto della roccia sovrastante allo svolto della strada vi fu chi vide l'azzurra vettura che puntava diritta, come una saetta scoccata, ad una corsa incalcolabile, contro la rupe, portando il suo signore curvo sul volante.

In un attimo, a venti metri, una mano si agitò, non la sua, ma quella del meccanico, che sgomento, intuendo l'urto, si lasciò andare; egli, il reggitore non palpitò, la sua volontà dura come il macigno sfidava lo scoglio, diede un ultimo colpo di volante verso sinistra, ma le ruote sfioravano già la pietra, niuna forza nè umana nè sovrumana poteva più guidare o arrestare l'irresistibile impulso.

E l'uomo, l'uomo impavido e calmo come un

semidio, signore delle tempeste, non ebbe un tremito, non fece un gesto, non gittò un grido. Fino all'estremo istante le sue mani non abbandonarono il volante e solo l'urto brutale violento lo strappò di là, dal suo seggio. Egli trascorse sovrumanamente impassibile e immobile quel minuto di angoscia suprema in cui sentì cessare il suo impero sulla macchina, quelli interminabili millesimi di secondo, in cui lo spirito, siccome la bestia presa di mira, attende dal caso di vivere o di morire, finchè fu sbattuto, con la più rossa ira di tutte le cose divenute improvvisamente nemiche, contro la pietra e giacque col cranio spaccato, coi polsi frantumati ancora coperti dai candidi guanti.

La vettura avea girato sulla sua punta come su un perno contro l'ostacolo marmoreo, e quasi intatta, nel suo inerte e torvo silenzio, follemente, paurosamente rivelava ancora la inaudita, la incredibile audacia dell'uomo, la fiducia intera che egli avea riposto in se stesso, non trattenendo minimamente il furore del mostro, non ponendo alcun limite alla sua azione, volendo la vittoria assoluta.

Le leve erano contorte ma intiere, e ben si scorgeva la fatale quarta velocità in presa, mentre il freno non era neppur stato toccato e i due quadranti mostravano piena ammissione dei gaz e tutta *l'avance à l'allumage.*

Niuno può supporre che lo Zborowsky per la imperizia o per lo spavento non abbia manovrato bene, non si sia giovato dei mezzi efficaci

che aveva a portata di mano per rattenere il mostro, rallentarne la corsa ed evitare l'urto, ma deliberatamente, io ripeto, pensando al suo indomito coraggio e alla sua energica e sperimentata abilità, egli non volle servirsene; la macchina doveva dare tutta la sua immane potenza, egli non doveva essere da meno, doveva dare tutto se stesso per vincere; la partita era ingaggiata, la macchina disfrenava tutto il suo fremente vigore; poteva egli nel suo orgoglio d'uomo diminuirne le forze sulla misura della propria debolezza? No! egli non volle, e per questo sia celebrato. Se egli avesse avuto una deficienza, se avesse mostrato una inferiorità, sarebbe stato pronto a pagarla con la vita. E così fece.

Or bene, tutto ciò è grandiosamente bello, è nobilmente eroico, siccome superbamente tragico si è dopo quella corsa disperata il salto brusco nell'*al di là*; era il salto dalla vita alla morte e quella corsa turbinosa, delirante ci si rivela come una degna, come una magnifica spinta.

Cessato il primo orrore che aveva reso tutti dolorosamente muti, non tardarono molto a pullulare un po' da per tutto gli sfoghi delle anime grette e mediocri, gli impietosimenti egoistici e spauriti degli spiriti deboli incapaci non di compiere ma pur anco di ammirare un atto che si elevi dalla corretta e pacifica monotonia consuetudinaria.

Gli umanitari, le femmine tenerissime, i buoni borghesi che odiano sopratutto la novità e l'ar-

dimento, i puri democratici e i teorici della fratellanza i quali per togliere di mezzo un elemento incomodo alla loro propaganda hanno definito come una morbosa anormalità il coraggio, il fiero disprezzo della morte, sono insorti concordi e clamorosi contro l'ucciso, contro le corse, contro chi le permette, contro i costruttori e in ispecial modo contro i corridori.

Col pretesto della pietà e sfruttando la commozione dinanzi a una bara, per proteggere la tranquillità e l'incolumità pubblica costoro chiedono la proibizione delle corse, nella speranza di ottenere domani la soppressione dell'automobile.

Certo questi spettacoli di forza, queste dimostrazioni di eroismo, questo riapparire o rinvigoreggiare dei più audaci sentimenti umani, degli istinti di combattimento, di rivalità, di lotta, questo sfidare ogni rischio per affermare la propria supremazia, e queste macchine che richiedono un cuore imperterrito e una mano che non trema e che temprano e induriscono straordinariamente la fibra delle nuove generazioni, non possono essere benvisi; essi vengono a disturbare soverchiamente la filosofia debilitante in voga e la propaganda livellatrice, vengono troppo a smascherare l'ignavia e a offendere i tristi egoismi e l'umiltà utilitaria di tanta gente che non giudica la vita se non col metro e la bilancia. Bisogna adunque togliere fin dal principio queste fonti di pervertimento, bisogna prender gli uomini dal lato sentimentale, sfrut-

tare la loro compassione, agitare davanti ai loro occhi quel cadavere paonazzo e tumefatto, spremere il pianto con le descrizioni più commoventi; bisogna poi sfruttare la pusillanimità e la stupidità dei più, dipingere a foschi colori le macchine tragiche, arnesi mostruosi di guerra, di rovina e di distruzione, carri di morte, capricci dei ricchi; condannare con isdegno le corse, corse alla morte, deliri di pazzi, terrore della folla; bisogna sfruttare infine il buon senso non disunito dal rammollimento e dalla bonaria mancanza di generosità del gretto spirito borghese, additando gli automobilisti come pazzi furiosi e pericolosi, le corse come barbari e crudeli spettacoli di brutalità, l'automobilismo come una rivivenza di passioni selvagge e una minaccia di morte.

Ed è con vero disgusto che queste ed altre esagerazioni e istigazioni peggiori io ho letto su taluni fra i principali giornali italiani, dettate da giovani scrittori che si dimostrano pertanto così sordi dinanzi all'espansione veemente della vita moderna e così meschini solleticatori delle più ignobili tendenze del pubblico. Or bene è contro tutta questa falsa pietà, contro tutto questo invido livore dei deboli, degli inetti, per ogni generosità, per ogni slancio che rompe l'angusto cerchio della vita comune, contro queste accuse suggerite soltanto dalla inscienza, dalla paura, dal senso arido ed egoistico della misura, della via di mezzo che è la macchia della gente borghese, che si deve levar la voce anche a

costo di contrariare le opinioni e i sentimenti della maggioranza.

Si deve dire alto e forte che la macchina non è affatto un ordegno di morte, ma una immensa moltiplicazione di vita, che essa rappresenta un ordine mirabile e il trionfo della logica sulla incoerenza delle forze naturali, un'armonia della materia creata dall'uomo, e per l'uomo un'impero vergine infinito, una scuola efficacissima per riacquistare una nuova e gagliarda giovinezza, rifarsi una volontà ed ampliare suntuosamente la propria bramosìa di dominio.

Ed è appunto per questo chè la si avversa, è appunto perchè l'automobile contiene nel massimo grado queste capacità, sprigiona nella guisa più intensa queste influenze rinvigorenti, restauratrici e pugnaci che contro di esso si dirigono tutte le ire più livide.

Sono gli impauriti da una parte, gli ignoranti dall'altra che trovano le più lugubri iperboli per parlare della macchina, la quale invece è la più nitida e incorruttibile giustizia in azione. La macchina punisce l'inetto e il timido soltanto, o, come nel caso nostro, si infrange, al pari dell'arco troppo teso, insieme al guerriero che la brandisce in una follìa eroica.

Ed eccone la prova. Quella istessa mattina ferale, prima della catastrofe, tre corridori erano pervenuti felicemente alla mèta e fra gli altri *Hieronymus*, su una macchina identica a quella del caduto, aveva compiuto il percorso rischioso in 14 minuti e 26 secondi, ottenendo una velo-

cità media di oltre 70 chilometri all'ora in salita montana, tra svolti della strada ad angolo retto, il che significa che egli nei brevi tratti diritti dovette scagliarsi a 90 a 100 chilometri, e ad ogni svolto ad ogni ostacolo rallentare. La macchina docile obbedì ad ogni tocco, più di qualsiasi essere vivente si mostrò sensibile al desiderio del suo domatore, si contenne al freno e balzò come folgore allo sprone, formando un solo tutto con la volontà umana reggitrice.

Oggidì l'automobile è quasi perfetto, costituisce una delle più meravigliose conquiste meccaniche, uno dei più sicuri arnesi a cui l'uomo agile possa affidarsi, e non vi è mezzo di locomozione che possa essere (da chi sa, ben inteso) arrestato, sospinto, deviato, con maggiore facilità.

Si deve dichiarare che le corse non sono già un ritorno verso istinti selvaggi e animaleschi, eccitati fino al delirio, verso passioni brutali e verso ambizioni frivole, non già uno scoppio di morbose manìe, bensì che esse costituiscono in mezzo al progressivo decadimento delle energie fisiche e volontarie dell'uomo, il solo mezzo potentissimo di restaurazione, il solo modo per cui egli possa spiegare le sue tendenze alla conquista e al dominio, esaltare il suo eroismo, compresso come egli è oggi da ogni parte, e riacquistare le qualità quasi smarrite del dominatore e dell'eroe. Si deve altresì aggiungere che le corse in mezzo ai laidi e debilitanti spettacoli di cui si compiace la società contempo-

ranea, rimangono il solo grandioso spettacolo di energia, avvivatore e incitatore, in cui si esplichi la massima tensione della volontà e si dimostri il più alto coraggio virile.

Una grande corsa automobilistica è la sola gara che oggi equivalga per bellezza, per magnanimità e per serietà di sforzi e di pericoli, il torneo medievale e che possa infondere nei cuori moderni le grandi e rudi virtù della guerra, le virtù eroiche che albergavano in quei cavalieri coperti di ferro e disfidanti la morte.

Si consideri un momento il giovine uomo che sul seggio di una *100 cavalli* ne regge il mostruoso organismo complicato e divampante nella suprema concitazione, ne dirige la corsa fulminea per centinaia di chilometri, ascoltando ogni risonanza dell'azione veemente per intuire se alcuna irregolarità si palesi, fissando l'occhio acuto nello spazio che gli si precipita contro come una furibonda inesauribile schiera di nemici; si rifletta sulla disciplina tenace inflessibile cui egli deve essersi sottoposto per esercitare un così formidabile imperio, alla molteplicità di difficili funzioni che egli deve compiere contemporaneamente, alla tensione massima di tutte le sue facoltà e nello stesso tempo al predominio inalterabile su se stesso, al sangue freddo che egli deve serbare; si pensi alla volontà durissima che egli deve possedere, alla rapidità istantanea con cui deve risolversi in casi che stanno tra la vita e la morte; si considerino tutte queste cose grandi nobili forti, e poi si giudichi se

mai a tempra più insigne fu affidato l'essere umano, se mai uno sforzo più fiero fu messo in atto da creatura umana e se l'uomo così esercitato sarà mai inferiore alla signoria che i fati gli consentiranno!

Certo l'uomo non trascinò mai la sua egra persona tra più immense manifestazioni di forza, tra colossi più immani e terribili di quelli tra cui egli si aggira oggi. Nessun capitano al mondo in mezzo al più agguerrito degli eserciti e tra i più micidiali strumenti belligeri si è trovato tra uno spiegarsi di energie equivalente a quello in cui si trova l'uomo moderno sul cassero di una nave da guerra, davanti al quadro di distribuzione di una officina elettrica, tra l'agitarsi di una stazione ferroviaria o di una acciaieria. L'uomo maneggia strumenti enormi, dalle sue mani si involano potenze capaci di sommuovere il mondo, l'uomo ha creato intorno a sè e per sè una popolazione di giganti, di ferree e smisurate moli animate, la sua coscienza deve pure dilatarsi, ingigantirsi e indurirsi al contatto di queste immensità, il suo coraggio e i suoi desiderî debbono pure straordinariamente esaltarsi per il possesso e il dominio di queste smisurate potenze. L'uomo viene a trovarsi ora di fronte alla natura siccome l'antico conquistatore di fronte ai popoli, e la divorante sete di un impero universale torna a divampargli nel cuore, si rinnovano quindi in lui le antiche magnanimità insieme alle antiche violenze; l'antico eroismo insieme alle scomparse energie. E quella

lotta che in forma di battaglia armata egli compie a intervalli non più rari di quelli precedenti contro gli altri uomini, ma che sotto altre forme egli combatte con inaudito furore ogni giorno, diventa il suo magnifico e strepitoso duello presente contro la natura, contro lo spazio, contro l'ostilità della materia.

In una corsa di automobili ove l'individuo trova le sue energie centuplicate dalla macchina e gareggia contro altri egualmente ingranditi dal potere meccanico si ha invero una lotta di giganti, di quei leggendari e paurosi eroi che per le armi colossali e l'inflessibile virtù sembravano adunare l'essenza dinamica di un esercito e tutta la fortuna di una stirpe; lotta quindi che oggi è soltanto capace di reinfondere la tempra rigorosissima degli incliti dominatori, il grande coraggio dei guerrieri spietati, la sublime indifferenza degli spiriti eccelsi in cospetto della morte.

Il solo spettacolo di essa è un esaltamento di tutto il tono di vita degli spettatori, poichè occorre una coraggiosa fermezza per assistere sereni e imperturbabili a queste prove mortali come per cimentarvisi.

Si deve proclamare infine che non è un pazzo, un pericoloso maniaco il corridore che muore nella sua corsa feroce contro la chimerica inconcepibilità dello spazio, contro la resistenza inerte delle cose, che cade là dove altri sono caduti davanti all'ostacolo materiale e immobile che egli voleva primo sorpassare, che giace nell'atto superbo ed ampio, come un volo, del suo

slancio. Tanto varrebbe dire che l'ingegnere il quale è fulminato da una corrente a potenziale altissimo che egli volle per primo usufruire, o il meccanico schiacciato da una locomotiva spinta a una velocità più alta della normale per rendere più rapide le comunicazioni, è pure un folle pericoloso per sè e per gli altri.

Il corridore, è oggi il buon combattente dai muscoli esercitati ed elastici, dai nervi sani, dalla volontà intatta, dall'occhio vigile, dalla tenacia irremovibile, capace perciò di qualunque scatto e di qualunque sacrificio, come deve essere il buon combattente caro alla vittoria. Ed io li ho veduti gli atleti giovani e biondi pronti a dare tutta la vita come una offerta alla vittoria, ho ascoltato le parole semplici con cui annunziavano i loro propositi folli di temerità, ho ammirato la saldezza eroica del loro impeto e mi sono persuaso invero che da qui si inizia una êra novella. Ho contemplato in un attimo risorgere ciò che tutti credono estinto, il bello istinto umano di dominio con tutta la sua crudeltà e tutto il suo pugnace ardore primordiale, ho sentito ripalpitare il soffio imperiale di Roma nelle sue legioni invincibili, ho sentito tremare il sangue incitato dallo spettacolo cruento del circo, mi è parso di scorgere persino rinnovata la foggia dell'armatura vetusta e del classico arredo sacro nell'abbigliamento del veloce corridore, nella benda che circonda il capo dell'ardente giocatore di *foot-ball*, ho avuto la visione del ritorno di tutta una civiltà eroica, di un ritmo di vita enormemente

ampliato, come per il gonfiarsi di tutte le fonti dell'esistenza, ho infine potuto ammirare il puro campione umano con il suo vigore e le sue brame intatti, con la sua generosità originale, addestrarsi ora nell'estendere il suo dominio sulla materia, prorompere nei belli atti di coraggio sulle macchine per essere valido in un giorno prossimo ad ottenere il dominio sugli uomini.

Non un pericoloso maniaco è il corridore, bensì un eroe, un vero e bello eroe e tanto più nobile quanto più disinteressato è il movente che lo ha tratto ad osare, a cimentarsi nel rischio supremo. Qui non affetti, non commozioni passionali, non timori di atroci sofferenze per sè e per altri, motivi tutti che possono in un dato momento, eccezionalmente acuiti, sospingere un piccolo cuore a una gesta eroica, non l'ebbrezza di un collettivo furore come nella battaglia, che può trascinare i più timidi, ma il deliberato proposito di vincere la materia e la natura, di compiere una più larga oscillazione di vita, di dare un'attestazione della supremazia umana, di conquistare all'uomo una nuova signoria.

La macchina ha i suoi eroi come la religione, come la scienza, come la patria!

I sovrani del nuovo Regno.

Volontà di dominare, legge universale di vita, per cui nessuna zona di territorio, nessuna schiera di creature, nessuna quota di possibilità dinamica suscettibile di sottomissione si sottrae alla conquista e all'impero di una potenza regolatrice e sfruttatrice; volontà di dominare, necessità dell'esistenza, ordine supremo degli esseri e delle cose, forse che la tua astratta virtù direttrice avrebbe una efficacia finora ignorata, una facoltà di creazione e di sviluppo per cui si produrrebbero e si appresterebbero soltanto per lo spiegarsi di tale irresistibile dominazione nuovi campi conquistabili, nuovi sudditi opprimibili?

Fino a questa ultima speculazione mi aveva condotto una lunga meditazione sopra la morte di Alfredo Federico Krupp, il celebre fabbricatore tedesco di cannoni e di corazze, il grande industriale proprietario delle immense fonderie di Essen. Poichè logicamente era portato a pensare: da una parte alla temuta autorità della quale era rivestito questo semplice padrone di ferriere, questo direttore di strumenti meccanici, e dall'altra a questo novissimo mondo di ferro e di macchine, che io vo magnificando, inesistente quasi un secolo fa, ed ora così ampio,

così clamoroso e frequente di lavoro e di opere, così contesto di forze, da apparire siccome una sconfinata aggiunta costruita dall'uomo al mondo fornito dalla natura.

Io non mi attribuisco il vanto di risolvere il quesito, se cioè sia l'istinto essenziale del dominare quello che dà all'uomo l'attributo divino di creatore, così da fargli produrre da se medesimo nuovi soggetti al suo dominio, mi basta soltanto l'averlo accennato, poichè, pur così nella sua forma dubitativa, vale come dimostrazione di un'altra verità di un genere più umile, quella che non appena la possibilità di un dominio si schiude ivi esso viene infallibilmente immediatamente imposto.

In un secolo, ripeto ancora, si è formato in mezzo alla vicenda dei moti sociali, un complesso vastissimo enorme di cose, di energie, di funzioni, di cui non si aveva traccia avanti il complesso meccanico.

Si sono formati raggruppamenti di uomini sopra uno schema e con intenti diversi da quelli di tutti gli altri gruppi esistenti e anteriori, e cioè i centri operai, le agglomerazioni operaie nelle officine; si sono edificate città e borgate di un tipo speciale in vista di un particolare scopo e alle quali non si addice, come del tutto estraneo, il vecchio reggimento politico; sono pullulati esseri non mai visti, mostruosi, tenaci infaticabili, obbedienti e vantaggiosi, incapaci di rivoluzione e capaci di uno sforzo fecondo infinitamente superiore a quello umano, e cioè le mac-

chine per la produzione e per la locomozione; si sono aperte fonti inesauribili di energia, si sono rivelati tesori incalcolabili di ricchezze e cioè i prodotti della macchina e il risparmio del lavoro umano, e tuttociò quantunque di natura assolutamente nuova sembrava che non venisse rilevato, che sgusciasse via tra le consuete forme di dominazione, malamente trascurato.

Era come una magnifica regione fruttifera ed opima, contenente ogni sorta di bene, ricca d'oro nei suoi meandri sotterranei piena di vigore intatto nel suo suolo tanto da compensare con le più insigni messi un sol colpo di vanga, e giacente quasi sconosciuta e priva di signoria nel mezzo di un antico e disputato regno. Perchè indugiava il conquistatore e non si avvedeva di così bella preda?

Ma invero il dominatore non tardò, e il suo indugio non fu che apparente. A mano a mano che questa nuova creazione stava effettuandosi dal lavoro dell'uomo, che questo ampliamento del dominabile veniva compiendosi fino a costituire tutto un nuovo campo atto a molti imperi, si foggiavano e si tempravano i futuri dominatori in coloro istessi che erano i costruttori, in coloro che dal fondo dell'oceano oscuro avevano fatto emergere il nuovo continente.

Certo è che il potente e sonoro complesso meccanico creato dal lavoro umano, il continente di ferro popolato di macchine, aggiunto nel secolo diciannovesimo a quelli terreni popolati di uomini, appena ebbe una certa consistenza, appena

per la sua importanza si mostrò idoneo a una forma autentica di dominio, la subì immediatamente.

Parrà a molti che io parli figuratamente per via di metafore e di immagini, e che io mi valga soltanto delle parole *aggiunta, continente, regno, dominatori* per chiarire l'idea, senza annettervi il significato proprio e concreto. Invece questo non è.

Io ritengo anzitutto fermamente che il mondo si sia ingrandito, se non nel senso della estensione tuttavia in un senso materiale, quasi di profondità, nel senso cioè che l'enorme attività meccanica del tempo nostro ha prodotto una specie di nuovo campo sovraposto agli altri, su cui può esplicarsi l'impero umano, il campo infinito delle forze naturali sfruttate e degli intimi, eppure immensi come regni, segreti delle cose palesati. Così parimente credo che le macchine di ogni sorta continuamente moltiplicantisi che lavorano a noi d'intorno, macchine che centuplicano, che accrescono indefinitamente lo sforzo umano, che sostituiscono l'uomo in molte funzioni, che sovente anzi compiono opere impossibili all'uomo, che versano in pochi istanti torrenti di ricchezza, che dissodano la terra e illuminano le notti, costituiscano un insieme di energie ben più valide di quelle di una popolazione che si somma a milioni di individui, siano anzi una popolazione novissima generata dal cervello dell'uomo, una popolazione metallica, dura, incorruttibile, che ha i suoi bisogni e le sue doti, che richiede leggi e costumanze

speciali, suscettibile quindi di dominio e che costituisce una forza incalcolabile nelle mani del suo nuovo signore.

E però non ho difficoltà ad ammettere anche in senso non figurato che tutto ciò sia proprio una aggiunta all'ambiente su cui finora si esercitava il potere dell'uomo, un nuovo mondo e nuovi popoli, ove si possano stabilire nuovi regni, ove possano illustrarsi nuovi conquistatori e fondarsi nuove dinastie.

E se io guardo all'intorno, là dove il progresso meccanico si è maggiormente sviluppato, io scorgo le prove di fatto di queste mie opinioni e affermazioni. Discerno conquiste e regni ben delimitati e sicuri, retti con un loro appropriato sistema di governo, che differisce da ogni altro, regni che conferiscono ai loro capi una vera e grande potenza, equivalente a quella dei Sovrani veri e propri e una straordinaria ricchezza, anche superiore a quella di molti Sovrani. Vedo dominatori, uomini di conquista e uomini di già consolidati nei loro possedimenti, reggitori severi e maestosi, adempienti un officio che richiede anche maggiore ampiezza di vedute, maggiore complessità di funzioni, maggiore fatica, maggior coraggio e volontà di quanto non ne occorra per la regalità vera e propria.

Vedo questi dominatori compiere funzione regia, possedere non solo beni e ricchezze, appannaggi, ma autorità e mezzi superiori a quelli di molti capi di Stato; comprendo che eglino possono fare certi atti, imporre tali influenze, disporre di tale

possibilità come non è più consentito a un re, che la loro volontà oltre che con più energia può muoversi in un'orbita ancora più vasta della volontà regale, e debbo esitare a qualificarli in senso proprio re, dominatori?

E se tra loro sono gli arrivati di oggi, quelli che con una invenzione geniale, con un lavoro tenace, con un audace colpo di fortuna in Borsa, hanno con le loro mani tagliato nel nuovo continente il loro principato, come lo Sforza nella grassa Lombardia o come Napoleone nell'Europa; uomini nuovi insomma, da cui si inizia uno Stato e una stirpe; altri vi sono, omai scomparsi, che hanno fondato una dinastia, la quale ora si perpetua in quel regno ereditato dai padri con la medesima vicenda delle famiglie regali. Ecco tra i primi Morgan, Carnegie, Rockfeller, Schwabe, Armour ecc. e fra i secondi Gould, Vanderbilt, Schneider e Krupp sul quale la morte improvvisa e uno scandaloso processo hanno attirato l'attenzione del pubblico. Tra gli italiani ricorderò Alessandro Rossi, Breda e Florio.

Tutti sovrani sul serio questi, senza tanti titoli araldici, senza investiture, unzioni e pergamene, ma godenti di una sovranità positiva su un regno non fittizio di energie e di beni quanti ne può dare la terra.

Ma quale sforzo gigantesco, non di un solo istante, di un solo giorno, hanno dovuto impiegare per arrivare al grado eccelso, per dar vita a una nuova forma di regalità e rendersene i rappresentanti; quale ansia diuturna, quale ten-

sione sovrumana ha dovuto sopportare la loro fibra borghese per acquistare la vigorosa tempra del dominatore! Napoleone esaurì nel ciclo di una breve esistenza tutta la storia di un impero e consunse nell'impeto della sua fulminea costruzione le forze geniali del suo essere e della sua gente. Ultimo dei conquistatori guerrieri, dei grandi *arrivisti* con l'arme, applicò per così dire alla fabbricazione della sua fortuna, con una intuizione preveggente il metodo intensivo, febbrile, di cui dovranno valersi in seguito i conquistatori industriali, gli *arrivisti* col lavoro, e come questi ebbe stremate, corrose le energie prime dell'organismo.

Infatti ai nuovi conquistatori nella lotta immane del mercantilismo moderno, nel colossale trambusto della produzione, del consumo, delle macchine brucia il terreno sotto i piedi, arde l'aria intorno; ben più ardua, ben più complicata di quella dell'antico capitano è la loro missione; questi concentrava ogni sua attività e ogni suo spasimo nel giorno della battaglia, e la vittoria assicurava il dominio e la tranquillità successiva, invece i grandi condottieri di operai, di forze meccaniche e di miliardi di franchi debbono combattere una battaglia perpetua, una battaglia che non ha un campo determinato, ma che folgora per il mondo, una battaglia nell'invisibile contro un nemico ignoto, sparpagliato per ogni dove, lottante con tutta la disperazione di chi si avventa per la propria fortuna, una battaglia che si combatte non al suono dei tamburi, delle trombe e dei pifferi, ma

al sibilo delle sirene dei piroscafi, all'urlo delle locomotive, al tintinnìo del telefono, al battito secco del telegrafo, al comando austero dell'ingegnere o al grido rauco dell'agente di cambio; una battaglia infine che non consente istante di tregua e che a differenza di tutte le altre tanto più si dilata, si fa terribile e furente quanto più è vittoriosa!

Così è che quella riserva iniziale di energia viva con cui una famiglia comincia il suo sviluppo emergendo dai bassi-fondi anonimi della società e che in altri tempi poteva fornire alimento sufficiente al rinnovarsi delle generazioni durante parecchi secoli, oggi si esaurisce per lo sforzo eccessivo nell'angusto giro di padre in figlio; era dapprima un fuoco lento che si elevava gradatamente e lentamente si spegneva, oggi invece è un rogo divampante che arde tutto a un tratto e in cui l'uomo scaglia tutto se medesimo perdutamente. Per un attimo, risplendere di una fiamma che avvampi su tutta la terra, per un attimo incendiarsi come una stella nel cielo, come un faro che abbagli tutti gli uomini, e poi infrangersi, schiantarsi in quel portentoso fulgore!

Ed ecco Federico Krupp inventore di un processo di fusione dell'acciaio e fondatore dell'officina, morto nel 1825; ecco il figlio Alfredo Krupp, il conquistatore, il dominatore, che dalla piccola signoria ereditata perviene a edificarsi un impero, che l'esigua fucina paterna trasforma nella gigantesca città-officina di Essen, in una

capitale del lavoro; che la minuscola schiera di operai aiutanti il padre, accresce e guida così da formarne un esercito di migliaia e migliaia di combattenti, più forte di molti eserciti armati; che il debole popolo di macchine, il breve cerchio di forze lasciategli dal padre, amplia smisuratamente, così da renderlo il popolo più forte di Europa, fino ad avere sotto di sè la maggiore quantità di energie che possano essere scatenate nei loro vortici fecondi da mano mortale.

Con lui la famiglia è ascesa tra quelle regnanti, la dinastia è stabilita; egli muore nel 1887, gli succede il figlio Alfredo Federico Krupp. L'impero si amplia ancora, si stende anche sul mare, miriadi di cannoni sulla superficie della terra con la loro voce tonante annunziatrice della strage ne proclamano il nome e la gloria, infiniti chilometri di lucide rotaie ne dimostrano l'estensione, e lo scintillìo giocondo delle argenterie da tavola ne illustrano la ricchezza, ma la fibra è consunta. Alfredo Federico sembra già travolto nelle pervertite manie dei despoti antichi, tre generazioni hanno compendiato tanti secoli di storia quanti ne corrono dalle origini romane a Tiberio; egli muore senza eredi, la fonte prima come fosse esausta per il sovrumano sforzo si inaridisce, la corona passa al ramo collaterale.

La stirpe diretta vera e propria è estinta, ma l'impero e la potestà restano saldi e capaci di destini più di molti imperi e di molte potestà politiche.

Anche sulla tomba immaturamente aperta sulle rive del Brenta, anche sulla tomba di Vincenzo Breda avrebbe dovuto risuonare alta e salutante una lode regale come quella che gagliarda e inspirata echeggiò sulla tomba di Alfredo Krupp e si intese per tutta la Germania. Ben questo onore, dopo quello che fu reso a colui che fu detto il re dei cannoni, sarebbe dovuto a chi avrebbe diritto di essere nominato fra noi il re della corazza.

E la lode proclamata dalla regia bocca avrebbe dovuto celebrare l'uomo insigne che la patria dotò di una inviolabile difesa, che le navi della patria, figlie predilette sul mare, e le vette dei monti estreme, numi tutelari del confine, ricinse e ricoperse di una armatura fulgida ed immune, tenace e infrangibile assai più di quella cantata da Omero e foggiata da Efesto per il divino Pelide; dovrebbe significare la virtù meravigliosa del creatore, dell'ordinatore possente di un'altra di quelle immense città di ferro e di lavoro, di un altro di quei grandi centri di energie che riassumono la potenza di miriadi di uomini, che una intera popolazione di macchine hanno aggiunto a quella vivente, che hanno formato quindi un nuovo regno e un nuovo dominio, e che equivalgono per la poderosità terribile delle forze che vi si dispiegano agli antri favolosi e misteriosi dove la leggenda collocava la sede paurosa delle bufere che schiantano le selve, delle tempeste che sconvolgono gli oceani e delle fiamme che dalla terra squarciata sembrano avventarsi al cielo.

E la lode avrebbe dovuto esaltare questo nuovo sovrano sorto dal lavoro, illuminare in lui questo nuovo ordine di grandi e di dominatori saliti al grado illustre, alla cima della gerarchia sociale mediante il procedimento nuovo nei secoli, quello del lavoro; avrebbe dovuto additarne la funzione eccelsa nel mondo moderno, la loro nuovissima autorità di condottieri guidanti ogni giorno ad una perenne battaglia innumerevoli schiere di un esercito libero e poderoso, quello dei lavoratori, ma pur armato del ferro e combattente col fuoco.

E la lode infine avrebbe dovuto rivolgersi anche a questa milizia gagliarda e infaticabile, e con lo stesso proclama eloquente con cui ai soldati si annuncia la morte del loro inclito capitano, glorificandone le conquiste compiute insieme, dar loro la ferale notizia rievocando le gesta memorabili, le opere sonanti, le macchine lucide e possenti, animate da un ritmo infuocato di vita, tutto il gigantesco sforzo compiuto e per l'impulso del comando ardito e geniale e per la valida infaticata cooperazione delle braccie esercitate, e nello stesso tempo esortando quelle coscienze ormai consapevoli della forza che per loro si crea, ma agitate da torbidi pensieri e da oscure passioni, a non prestare ascolto ai malefici cianciatori del demagogismo, proprio mentre eglino compiono il più nobile quasi il divino officio di creare con abbondanza e per la vita e per la morte.

Ben occorre che la parola pronunciante così

grandi pensieri, quasi a statuire per il futuro, abbia la più maestosa dignità e la più commovente inspirazione poetica; essa deve soggiogare anime rudi dure, cui lo spettacolo diuturno dell'opera ciclopica apprestata ha infuso il senso di un potere quasi sovrumano, cui la sottomissione pronta dei formidabili ordegni quotidianamente maneggiati ha attribuito la fiducia di tutto poter domare; essa deve incidere lapidariamente nella storia la figura di uno dei primi condottieri e dominatori dei nuovi tempi facendone risaltare la significazione essenziale, quasi la sublimazione estetica, che come una legge perenne della vita sociale, sopravive al carattere transitorio degli avvenimenti e alle decadenze della creatura mortale.

Dirà adunque il regale oratore:

" Voi che agitate con le mani esperte ed ardite i magli colossali che precipitano come valanghe, voi che movete le gru dalle lunghe e inflessibili braccia che potrebbero schiantare il cuore dentro a una montagna di bronzo, voi che dirigete i trapani, le perforatrici e tutte le altre macchine che si insinuano nell'acciaio come nella cera, che sembrano investigare fra la più ostinata contrarietà della materia il suo segreto profondo, come un chirurgo il mistero del morbo, voi che con gli occhi che sfidano la vampa e con i corpi che non temono l'incendio vigilate i forni immensi, voragini primeve del fuoco, ove ribollono laghi di metallo incandescente, voi infine fierissimi fucinatori, veri guerrieri del fuoco,

che con gli aspri uncini branditi come lancie e come clave, fucinate il cannone per la strage e la rotaia per la corsa, voi tutti fumidi e membruti soldati della nuova conquista, travagliati e temprati dal fuoco e dal ferro, udite, udite:

Colui che di voi, di una moltitudine diversa fece un esercito saldo e vittorioso, come mai alcun altro si vide, colui che vi diè le spade incorruttibili e vi costruì un campo e un arsenale di una nuova specie, vasto e fornito, nel quale, non soltanto le armi, ma le schiere stesse dei combattenti voi apprestate, creature rigide e integre immuni da ogni debolezza e da ogni fatica, e le diffondete nel mondo ad agitarsi nell'opera perennemente produttiva, ora non è più, ma tutto il suo grande sforzo vi rimane, si avanza nell'avvenire.

Non è più colui che di voi fece una potenza nuova fra quelle prevalenti nella società umana, ma il suo impulso imperituro, la sua eredità sarà assunta da un successore degno; omai per queste sovranità industriali non vi è più ansietà che il trono rimanga vacante, le stirpi che vi aspirano sono giovani e numerose, sono sorte da ieri con le loro energie anelanti. Sì le strema la tensione assidua, ma altre continuamente si presentano e si rinnovano. Voi guardate al nuovo capitano, obbedite alla sua disciplina, proseguite fidenti sicuri nell'ardua opera: così, e così soltanto guidati, voi tenete in pugno non tanto la vostra fortuna, ma uno dei destini principali dell'umanità e forse il fattore più ef-

ficace della nuova civiltà, radiosa e impetuosa, fragorosa di lavoro e opima di beni, che già si intuisce non più tanto lontana.

E sopratutto respingete lungi da voi, lungi dalle vostre anime i nefasti predicatori di una dottrina che è la contradizione più aperta dell'opera di forza e di dominio che voi rappresentate e che state costruendo: stringetevi pure tra voi in patti solidali, richiedete ciò che vi spetta, ma consigliatevi tra voi nel vostro senno retto ed educato dal lavoro, e parlate voi con chi vi sta a capo, non tollerate interventi, patrocinî, consigli di borghesi lividi e pavidi, che ignorano gli interessi vostri e la formidabile potenza e capacità di imperio che è in voi e non tendono che alle loro miserabili vendette, di politicanti che vivono alle vostre spalle e non mirano che a soddisfare la loro vanità.

Tutta questa gente, tutti questi tristi consiglieri che non lavorano, che non hanno mai lavorato, che vivono di ciancie, non sanno presentarvi che una sola formula, quella della negazione, non vi incitano mai a creare e operare con una attività nuova, a dominare. Tutta la loro propaganda sta in assoluta antitesi con l'opera vostra, con la vostra più felice funzione, che è pure l'intento di questa nostra fervida civiltà, e cioè creare e produrre in quantità sempre più ingente e con maggiore rapidità e facilità, godere e dominare con sempre maggior fasto e maggiore vastità; la loro propaganda è la negazione di voi stessi, e riconoscetelo voi per primi:

non una, non una sola nuova fonte di ricchezza e di produzione, non una sola migliore e più ampia utilizzazione dello sforzo umano, neppure una sola officina, neppure il più modesto laboratorio dove si produca la più piccola cosa, donde si effonda la più umile forza, sorse e prosperò per merito dei vostri falsi protettori. Quei pochi tentativi fatti ebbero vita stentata ed effimera e se qualche impresa resiste, impresa giornalistica e cioè opificio di parole, essa si regge con le norme e con i principii borghesi tanto avversati.

Non da costoro, ma da noi e da voi adunque verrà chi vi armerà di nuovi strumenti di ricchezza, di civiltà e di dominio; non da costoro, ma da noi e da voi verrà il condottiero che vi avvierà alla invocata conquista; non da costoro, ma da noi, da voi, dai compagni di colui che estinto grandeggia, verrà chi col mezzo vostro instaurerà il nuovo impero dove splenderà la nuova, la intensa civiltà del lavoro „.

Così avrebbe dovuto dire con verità la voce regale.

Poichè l'uomo che testè giacque, ci appare al disopra dei suoi veli corporei in una visione quale invero non contemplammo mai più grandiosa; i ricordi eroici e leggendari dell'antichità illuminano la bella immagine. Noi lo figuriamo o in mezzo a un turbine furibondo di guerra, calmo e invulnerabile nella sua roccia corazzata contro ai più tremendi colpi lanciati da barbarica artiglieria, e i proiettili veementi come fulmini si

spezzano e cadono ai piedi della ferrea torre inviolabile, non già per alcuna sopranaturale protezione, ma per l'intima virtù che egli, il costruttore, seppe infondere nelle fibre pertinaci del metallo. Da questa tempesta di fuoco noi lo vediamo discendere, dopo aver così respinto ogni assalto, per intendere alle opere della pace, e scorgiamo le vie infinite di rotaie per cui egli cinse come di lucenti nastri la sua terra, scorgiamo la selva folta di ogni specie di barre, diritte e decise, capaci di sopportare tutti i gravi fardelli umani.

Ed infine assistiamo al suo riposo, consacrato ad accontentare in atti di carità e di beneficenza l'impulso generoso del cuore, generosità che si rivelava nella sua passione per i cavalli dal sangue puro e ardente, per i bei puledri e destrieri i quali nella velocissima corsa e nelle fiere ribellioni compiacevano forse il suo istinto imperioso di lotta e di dominio.

Così lo contempliamo, reggitore delle grandi correnti del lavoro umano, della forza immane delle macchine, creatore della più salda fra le materie, l'acciaio, per la pace e per la guerra, per la sicurezza e per la ricchezza della patria, benefico cogli umili, domatore di cavalli gagliardi, tipo in cui la moderna civiltà rinnova la tradizione e l'essenza della regalità.

Il Wattman.

Egli non è ancora il dominatore, ma è già il ribelle, anzi è il capo dei ribelli, il fomite e il centro della ribellione, avido di ogni conquista e insoddisfatto di ogni possesso, come se la sua potenza e il suo valore gli attribuissero un imprescrittibile diritto su tutto, come se il mondo fosse un campo inoccupato, indiviso, come se il suo novissimo privilegio avesse cancellato tutti quelli preesistenti, come se ciò che gli viene accordato fosse una piccola e insufficiente quota di quanto gli è dovuto.

Con una rudezza superba e vorace egli tutto chiede e tutto vuole e la domanda imperiosa afforza con una minaccia inaudita — l'inerzia; egli rinuncia con energica noncuranza al beneficio presente, rifiuta sdegnoso le offerte, egli chiede e richiede ancora e sempre e sempre di più.

Egli non riflette, egli non sa e non può riflettere se altri ha meno di lui, se altri si acconcia a maggiori privazioni, se la sua richiesta costituisce quasi una iniquità di fronte agli altri lavoratori; egli non pensa e non ha alcuna ragione di pensare se ciò che egli chiede potrà essergli dato, se il suo appagamento segnerà la

spogliazione o la rovina dei capitalisti; egli vuole soltanto; è come un guerriero alla vigilia dell'assalto, intima le sue condizioni tanto più onerose quanto più è consapevole della propria superiorità invitta. Che gli importa se il nemico accettandole si sottopone al più triste dei fati?

Quando si sazierà la sua sete? Dove si arresterà la sua bramosia?

Si interroghi il capitano vittorioso e con l'esercito intatto e infervorato al domani della vittoria. Non avrà che una risposta: Resa a discrezione. E cioè i vinti tutti in sua mercè con le donne, i figli, gli averi, le città, i templi e il territorio, nulla eccettuato.

Così si risponda per lui; egli aspira al tutto, fino all'estremo confine della ricchezza, fino al sommo vertice della potestà; egli non ha appetiti limitati, non ha voglie speciali, ma la sua cupidigia è bella e terribile perchè senza fondo, senza termini precisi, incolmabile, quasi universale. Può tutto abbracciare e sovra tutto estendersi, nè alcuna cosa potrà essergli contestata.

Tale cupidigia costituisce di per sè una immensa forza e presuppone una forza in atto ancora più ingente che ne forma la base donde essa prorompe con la irresistibile necessità di una fioritura feconda dall'albero vigoroso. Epperò a questo infinito e violento desiderare deve certamente corrispondere nel desiderante una fremente coscienza di un potere altrettanto violento e infinito. Egli non designa la mèta limpida cui tende, ma si inarca verso tutte, oscu-

ramente sente che tutte le mete attraggono la sua carne indurita e la sua anima immune, perchè dentro di sè, come nell'invisibile apprestarsi sull'oceano della furia delle tempeste, egli sente germinare ed espandersi misteriosamente una oscura potenza che si gonfia, preme e si dilata smisuratamente per tutto il suo essere sopra le cose, gli uomini e gli eventi, così da infondergli un delirio eroico davanti al quale tutto piega e si concede.

Egli non ha la nozione esatta della sua immane potenza, non ne ha probabilmente la sensazione diretta, la avverte soltanto confusamente come una ebbrezza; egli stesso forse ne è soggiogato siccome l'organo dalla funzione, ma appunto per ciò gli deve sembrare più vasta, onnipossente, illimitabile, appunto per ciò la sua intrinseca forza individuale deve apparirgli straordinariamente moltiplicata dalla occulta *vis* che lo esalta per un incarco fatale, appunto perciò il furore dinamico da cui è divinamente preso e agitato non gli consente temperanze ed ostacoli.

Ebbe mai Cesare un parziale desiderio definitivo? Ambì egli una carica se un'altra più eminente restava da occupare, una ricchezza quando un'altra maggiore sussisteva, un'autorità quando una più obbedita le stava sopra? Se le contese e le conseguì si fu temporaneamente come mezzo; magari incoscientemente era in lui la fiducia di una superiorità senza rivali, magari confusa era in lui la divinazione di una energia invincibile, di una saldezza resistente a tutte le altitudini,

e non fu pago finchè non ristette sulla vetta inaccessibile, finchè non strinse nella fermissima mano la dominazione suprema.

Egli del pari segue la sorte dei massimi dominatori, e avanza imperturbabile nel suo cammino, come un destino indeviabile in via di attuarsi, come una forza della natura in moto, senza curarsi di ciò che egli sparte dall'uno e dall'altro lato, di ciò che egli lascia dietro di sè. Per ora niun consiglio, niun influsso potrebbero arrestare la necessità che lo sospinge, la necessità che sovrasta tutte le nostre divisioni, tutti i nostri confini, tutte le nostre valutazioni.

Fino dove arriverà?

Oggi è un maggior tributo che egli impone sotto forma di aumento di salario, è una più vasta libertà che egli si acquista sotto forma di diminuzione di lavoro, è una più estesa potestà che si fa riconoscere sotto forma di limitazione ai diritti del padrone. Ma oggi di già il suo atto benevolo di lavoratore riassume ben più profonde e larghe signorie, non soltanto sul mostro di ferro che egli doma, non solo sulle energie meccaniche cui egli presiede — impero invalutabile finora per noi — ma anche sulle ricchezze dei suoi momentanei padroni, sulla industria mondiale, sui bisogni, sulle relazioni e sulle funzioni dei suoi contemporanei; e la sua minaccia di sciopero aduna facoltà imprevedibili, incombe come la più temuta sciagura sulla vita sociale ed appare come il più formidabile arresto al colossale ritmo della civiltà.

Domani egli vorrà il dominio effettivo, poichè saprà nettamente che egli è a capo di un esercito di giganti, di cui, per di più, il mondo non può fare a meno, che egli dispone di mezzi e di forze al cui confronto impallidiscono i più numerosi eserciti che mossero alla conquista, e la consuetudine e il governo di tali giganti e di tali forze avrà prodigiosamente temprato la sua volontà e esercitato la sua capacità dominatrice; vorrà la gioia integra completa che dà l'immortalità all'attimo, che santifica l'esistenza umana, che eleva la vita alla nobiltà divina, poichè egli avrà compiuto il più sovrumano degli sforzi, e avrà veduto la materia più rigida e fiera domata al solo suo cenno, poichè egli avrà tenuto durante secoli e secoli nelle mani instancabili la vita di innumerevoli uomini confidati alla sua esperienza e alla sua sagacia, e sarà stato durante secoli e secoli, il tramite docile, pronto, indispensabile delle relazioni umane, portando gli uni alla ricchezza, gli altri alla felicità, ognuno al suo destino; vegliando egli solo per tutti, operando egli solo per tutti, soffrendo egli solo per tutti, primo tra tutti, diritto e impavido sulla sua macchina veloce. Ed egli che ha trainato le folle umane nei secoli attraverso tutte le terre, egli che all'arrivo giunse sempre primo ed ivi dovette sostare per lasciar passare avanti tutti gli altri, inseguenti la gioia e la fortuna, domani finalmente vorrà che tutti gli altri, che tutte le folle, che tutti gli eletti si arrestino davanti a lui per lasciargli libero il passo verso tutte le gioie.

Per troppo tempo egli ha dovuto aspettare, per troppo tempo egli fu costretto a destinare il suo sforzo all'abbrivo altrui, a impiegare tutta la sua volontà per condurre gli altri fino alle soglie delle case felici, restandone egli escluso, per troppo tempo la sua privazione è stata la condizione dell'altrui gioconda dovizia, ora egli non può più attendere, egli arde di impazienza, non può indugiare tra i lenti acquisti di una progressione pacifica, ma di un solo slancio egli deve impadronirsi di tutti i beni, goderne fino allo spasimo mortale, e per meglio goderne, per gustare fino in fondo la voluttà del possesso e della preda, infrangerli.

Egli vorrà riacquistare il tempo perduto nei millenî di servitù in un impeto furente di tirannìa e di godimento, vorrà rivendicare nel suo essere effimero innumerevoli generazioni mansuete e dolenti, così da accumulare in sè, in una sola frenetica sensazione tutti i palpiti gioiosi cui dovettero rinunciare i suoi affaticati predecessori, da soddisfare in sè, nel più folle desiderio, tutti i desiderî rimasti inappagati dei suoi esausti progenitori, da ardere per sè in un solo tremendo rogo di gioia tutta la ricchezza, tutta la bellezza, tutta la letizia del mondo donde i suoi pari furono sempre esiliati.

Non è egli il padrone assoluto dell'ordegno di forza e di velocità? non è egli il condottiero dei novissimi, invincibili, invulnerabili eserciti metallici che l'uomo trasse dalle energie eterne dell'universo, come da inesauribile vivaio di po-

tenza? non è egli oggi unito ai compagni il più forte, non è egli anzi il moderno campione, il rappresentante tipico, il simbolo della forza, siccome nelle età remote l'atleta e il guerriero?

Come tarda egli ancora? Perchè già non disferra sui timidi borghesi la sua ritemprata crudeltà, il suo risorto bello istinto predace e conquistatore?

Non sarà una iniquità, non sarà una prepotenza la sua, sarà appena una tardiva reintegrazione o meglio ancora sarà l'esecuzione, l'adempimento di una inflessibile legge, la legge del più forte, la legge per eccellenza della vita.

È il mattino, e rade e azzurrine corrono l'ombre dei passanti, si odono i rumori dei risvegli e gli incitamenti all'opra, l'urto delle porte e delle finestre che si aprono, i fischi delle officine, gli appelli dei solleciti e il passo greve dei lavoratori; è il meriggio, e il ritmo della vita si allenta un istante, un momento di tregua raccoglie gli uomini al pasto, il sole sfolgora, la strada sorride di luce e di promesse; è il tramonto, e l'orizzonte è insanguinato come il campo nell'estremo fervore della mischia, la folla si riversa nelle vie brutale, ansiosa per menare gli ultimi colpi, è l'istante decisivo che deve segnare il trionfo o la sconfitta, è un turbine di parole, di moti, di gesti, di corse, tutto il greve incarico diurno qui si risolve; sarà una realtà il radioso sogno mattutino o si conchiuderà nella disperazione notturna?

E nel mattino tra l'ombre e i risvegli, nel

meriggio tra la sosta e la funzione del cibo, nella sera tra l'angoscia dell'ultima incertezza e la folla incalzante risuona ininterrottamente, nervosamente, aspramente il rintocco acuto, insistente, siccome un avvertimento che mai non si tace, di una campana a stormo, che non è più quella della cattedrale adunante le genti alla sollevazione della preghiera, additante agli uomini nel pànico di una tempesta o di un incendio un faro ed un riparo, che non è più quella della torre gloriosa, palladio dei padri, invitante i generosi a brandir l'arme e ad accorrere in difesa della patria o a sostegno della propria fazione; e nel mattino, nel meriggio, nella sera squilla e mugge perennemente, seccamente come un appello lanciato ovunque da fauci aride, come un richiamo follemente incitatore, una tromba strepitosa che non è quella delle fanfare soldatesche, che non è quella degli araldi regali, che non è la messaggera degli eventi insigni, che non è quella delle musiche festose, ma che invece è saldata a una bocca mostruosa, inumana, a una bocca dalle pareti nere ed elastiche, non mai sitibonda, non mai ansante, sempre presta al suo soffio sonoro ogni qual volta egli la prema con la mano affrettata per lanciare il suo grido laceratore.

E la città, la strada, la casa sono assordate assiduamente da questi rintocchi e da questi squilli incessanti, come l'invocazione sperduta del naufrago nell'oceano, come la tragica profezia inascoltata del veggente sgomento, come

l'urlo di qualcuno che noi non vogliamo intendere, e ad essi si aggiunge un brusìo acuto, stridente come di una falce che si moli, un fruscìo caustico metallico come di lame che si intreccino e si sciolgano, un sibilo sottile come di fionda, come di ruota che si avventi a una corsa sfrenata, e finalmente una fosca mole metallica, enorme, chimerica, corazzata come una macchina da assedio ed una nave da guerra, avanza mossa da una invisibile animazione, radendo il suolo tra lividi baleni scoppiettanti al suo incedere, maestosa, diritta, infallibile sulle sue rigide rotaie d'acciaio siccome su un duplice inevitabile destino.

Un uomo la regge, sicuro; con la sola manovra di alcune leve infonde la vita per tutta quella torre di ferro, la trasfigura in un mostro alato, in un essere luminoso e veloce, possente e infaticabile, e con un sol tocco tramuta quel formidabile e inesauribile impeto di vita in un inerte cumulo di metallo.

Il solo suo gesto suscita e abbatte, estingue ed accende, uccide e risuscita, crea la vita e la annienta. Chi è adunque?

Levatevi, guardate, afferrate la visione profonda e solenne, passa un nuovo signore, passa una nuova forza sociale, passa un fato umano avviato all'impero, è un comando che sta per attuarsi, passa il dominatore del domani.

Ecco il *wattman*!

Eretto come un vessillo imperiale, solo e primo sulla sua loggia sporgente ad affrontare le cose

ostili, come un capitano alla testa dell'esercito, emergendo oltre il busto su dallo scudo convesso della piattaforma che ricorda la linea della ellenica biga, egli appare guerriero e centauro dell'età nuova, accorrente e galoppante per le vie della metropoli o spronante la sua ferrea cavalcatura lungo le strade sterminate, su monti e fiumi come un turbine mansuefatto. Il suo pugno sicuro stringe con un gesto tranquillo ed eroico il *controller*, l'emblema non fittizio della sua potenza invisibile, lo scettro autentico della sua sovranità meccanica, per cui si apre il varco al fiotto delle folgori, addensate dai titani delle caverne alpine tra il rombo di un fiume perenne precipitato in un abisso rotante di cui sfugge sempre il fondo e il fischio dei gorghi e dei vortici suscitati dalle dinamo, e scagliate poi su un esile nesso aereo donde egli le attinge.

Siccome un vento da prima lieve e poi gradatamente più impetuoso l'alacre spirito elettrico si diffonde nei meandri cupi, nei visceri robusti del colosso, sia esso il carrozzone del tramway, sia l'allungato cilindrico vagone della ferrovia elettrica, sia quello del *metropolitain* sotterraneo; scuote, torce il suo cuore d'acciaio e di rame dalle inestricabili fila, vi accende una passione delirante, una frenesia di movimento; tutto quel gigantesco edificio metallico vibra e sussulta finchè si lancia perdutamente lampeggiando con sordo traino all'inseguimento di tutte le mete umane che in lui sono contenute.

Ed è invero una cavalcata tremenda e por-

tentosa di cui niuna turba armata potrebbe contenere l'impeto e sostenere l'urto. Non altrimenti debbono essere apparsi immani e spaventevoli ai romani legionari gli elefanti rostrati di Pirro, avanzanti con rauchi barriti tra lo scintillìo corrusco delle corazze e delle lancie.

Ma ben più colossali e gagliardi e di aspetti più chimerici e minacciosi sono questi elefanti, questi megaterî creati dalla industria moderna, e di cui la corrente elettrica, che condensa e concentra ad ogni istante lo sforzo incalcolabile di miriadi di esistenze, costituisce il fluido vitale. Essi si possono agguagliare a una raffica di materia e di energia, a cicloni a bufere di fulmini e di metallo, a ondate indurite ed ardenti su cui però sovrasta fermo inviolabile come un fato, il volere ordinatore dell'uomo.

Ed egli, il *wattman*, signoreggia la meteora scientifica, preme sulla folgore dei laboratorî e delle officine, tiene la sua vita su questa gigantesca vita arteficiale composta di mille e mille forze diverse, dal genio dell'uomo al peso dell'acqua, e la volge e la impiega in azioni feconde per il vantaggio di tutti gli uomini. Senza una esitazione, senza una debolezza egli vince nella sua perpetua lotta con la macchina indifferente, egli ne conosce tutte le gagliardìe, tutti i bisogni e tutte le tendenze, egli ne ascolta tutti i battiti e ne intuisce così all'istante la condizione e la possibilità, egli ne doma l'istinto semplice e inconsumabile nella utile vicenda quotidiana. Ed egli compie tutto ciò naturalmente,

semplicemente, come una funzione normale; la difficoltà del cimento, la grandezza del pericolo, l'imminenza del rischio non lo agitano più, sono divenute una specie di atmosfera consueta intorno a lui, della quale anzi i suoi polmoni hanno bisogno per il loro forte e largo anelito. Il contatto con la morte, che egli tiene a portata di mano o che la catastrofe a ogni momento gli può presentare davanti, fa omai parte del fondo incosciente della sua sensibilità, ma non per questo cessa di essere attivo fattore di una salda rocca di coraggio dentro il suo cuore, di una acuta facoltà di intuizione nel suo spirito.

A poco a poco egli si immedesima, forma un corpo solo con la sua macchina, egli costituisce uno strano essere che la leggenda non ha ancora conosciuto, che la poesia non ha ancora descritto in carmi fantastici, un essere per metà uomo, per metà ordegno di ferro, un mostro composito, un centauro, una sirena non mai contemplati dal mito, una fantasima dalle linee rigide e gigantesche non del passato, ma dell'avvenire.

Ed egli sarebbe degno di una aureola leggendaria che decorativamente lo ampliasse dinanzi alla posterità, sarebbe degno della poetica laude che celebrasse insieme alla sua valentìa la nostra capacità creativa, la nostra grandezza inventiva, di una ballata indimenticabile che ne descrivesse la tragica fuga, poichè egli è bello appunto nella sua serena semplicità, nella sua puerile inconsapevolezza, mentre sta adempiendo

la sua manovra, più insigne, più maestosa, più densa di destini che non un rito religioso o un gesto regale; poichè egli è bello appunto nella sua immobilità faticosa, nella sua umile apparenza, mentre tutto intorno a lui freme ed oscilla, scalpita e arde, striscia e corre greve e coerente, sia nella solitudine delle campagne, sia tra la folla delle città; poichè egli è bello e grande appunto nella sua piccolezza, nella sua esilità e debolezza umana, nella sua ignoranza di proletario, mentre la mole colossale docile gli si inchina, mentre attorno a lui scorre una forza immensa, mentre il suo arduo officio di condottiero si compie felicemente; poichè egli è sopratutto bello e grande per la sua esigua minuscola entità d'uomo in confronto della massa e della energia su cui egli domina come sovrano assoluto, per la fragilità della sua carne mortale in confronto della resistenza e della durezza di quella rupe di ferro che potrebbe stritolarlo e che egli invece asservisce e calpesta, e infine per la brevità, per la tenuità del suo sforzo in confronto dello sforzo immane che esso scatena e dispiega. Alla imperiosa parola del Faraone ciurme innumerevoli di schiavi potevano rimuovere i basalti, al cenno di Artaserse un milione di uomini poteva esaudire il suo capriccio: ma che è ciò quando per il solo alzarsi o abbassarsi di una leva, per il solo premere di un bottone, per il solo smuoversi di un commutatore si disfrena la forza riunita di tutte le folgori del cielo, di tutte le cataratte della terra,

si schiude una diga donde irrompe un fiume invisibile di energia che può sommuovere una intera città?

Come si rimpiccioliscono al paragone anche le favolose gesta dei Ciclopi, dei Titani, di Ercole, dei semidei e degli eroi!

Ciò che noi ora abbiamo effettivamente creato, l'opera nostra concreta esistente, supera incomparabilmente tutti i miti più superbi immaginati dalla fantasia antica. Ed è questo veramente un prodigio inatteso, un prodigio di cui l'uomo moderno, che pur lo ha compiuto, non ancora si è reso conto: la realtà da lui posta in essere, la realtà affannosamente costrutta dalle sue mani ha sorpassato il suo stesso sogno più ardito.

E del resto anche questo si spiega.

Quella realtà che certamente doveva sembrare all'uomo primitivo meravigliosa era invero ben meschina.

Essa non poteva consentire neppure alla fantasia di elevarsi troppo in alto, troppo all'infuori dei confini umani, conteneva così scarsi elementi che l'immaginazione per quanto fervida veniva ad avere un campo limitato nel sovranaturale. Anzi se noi pensiamo all'angusto volo dell'odierna inspirazione artistica, pur eccitata da tante grandezze e magnificenze, dobbiamo riconoscere che i nostri remoti progenitori meglio di noi erano sagaci nel dare aspetti straordinariamente ampliati e fastosi alle loro imprese modeste.

Che la *réclame* sia una facoltà indebolita nell'uomo contemporaneo?

Certo al lento pedone dell'antichità ed al greve conduttore di bovi deve essere apparso come un divino animale il cavallo, come un semidio il cavaliere, come un portento l'agile cocchio, come un temerario ardimento la corsa.

Per quanto i *puri-sangue* che correvano in Olimpia non equivalessero i moderni corsieri delle piste inglesi e francesi, tuttavia avranno pur percorso un mezzo chilometro al minuto nella gara, e tal velocità non poteva a meno di destare allora una impressione più viva di quella prodotta in noi da un *direttissimo*. Epperò ben si comprende come il fantasioso poeta e la stupefazione popolare abbiano dal cavallo tratto il motivo del Pegaso alato, del cavallo delle Valchirie balzante sulla vetta dei monti, trascorrente sui gonfi dorsi delle nubi; si comprende come fosse immortalato quale eroe il cavaliere, il domatore di cavalli, l'ipparco e il guidatore Automedonte, come fosse eternato nel bronzo il vincitore nelle corse delle quadrighe, come fosse elevato a volo Icaro, come infine fosse lanciato nel cielo Fetonte guidante il cocchio del sole, trascinato da quattro generosi destrieri per le pianure celesti.

Di fronte al *wattman* che scaglia il suo pesante veicolo, senza alcun apparente impulso, a 100, a 200 chilometri all'ora, che lo scaglierà domani a una velocità tripla, quadrupla, a una velocità superiore a quella del nembo, dell'uragano, in una vertigine ebra che gli farà sembrare troppo breve ed angusta la terra e lo

inalzerà forse negli spazi siderali, di fronte a questo monumento di ferro che l'uomo esalta in una furia volante, il mito non ha più ragione di essere, il poeta deve dichiararsi vinto dall'ingegnere, l'eroe solare dall'operaio elettricista.

O per meglio dire il mito si ricostituisce, e domani fiorirà su dall'anima del poeta e dell'artefice che noi attendiamo, i quali avranno amorosamente guardato la vita moderna, la nostra civiltà assunta in apogei non mai raggiunti e che dai motivi reali insigni che essa fornirà loro potranno librarsi in voli sconfinati per l'Universo e ricrear miti più grandiosi della divinità istessa.

Se la selva non trema più percossa dal piede equino del centauro, già abbiamo inteso come la grande selva umana, la Metropoli, risuoni per il traino di una nuova specie di centauri, metà uomini e metà macchine, per una nuova specie di ippogrifi sprizzanti davvero il fuoco dalle membra inflessibili e ricoperti da una corazza che nessun artiglio può intaccare. Da tali mostri popolanti le città, attraversanti le foreste e le pianure, insinuantisi nelle voragini della terra, in una corsa che non mai fuga fu più veloce, e da altri ancora più possenti e giganteschi solcanti i mari in ogni senso, o agitanti, infissi al suolo, migliaia di macchine, da una tale stirpe di forti e di magnanimi domatori dei corsieri di acciaio, guidatori dei carri elettrici, manovratori di ogni sorta di giganti meccanici, signori delle infinite forze della natura, fin dove

sarà sospinta in avvenire la fantasia del poeta? Quali miti incredibili si comporranno per contenere e simboleggiare tanta grandezza e tanta potenza tramandandole magnificate ai posteri? E quale immaginazione mai potrà trovare una favola più straordinaria di questa realtà?

La storia e l'arte mancano ora di eroi, di gesta memorande, di portenti: ebbene ecco la materia presta, ecco il terreno propizio, ecco i germi rigogliosi, ecco la stirpe eletta, ecco gli atti insigni dei prossimi eroi, dell'imminente eroismo, che illustreranno il mondo per qualche suprema gesta.

Noi che abbiamo il rimpianto delle gloriose età passate, delle grandiose civiltà scomparse, noi che sentiamo la nostalgia delle antiche fastose dominazioni, delle fortezze magnanime, delle violenze tragiche, delle prede opime, di cui si compiacevano i popoli dell'antichità, noi che ricordiamo come un bene perduto lo stile della vita classica, rallegrata dalla bellezza, glorificata dalla forza, potevamo fino a ieri, tristamente guardandoci intorno, dolerci per la presente decadenza, per l'odierno pervertimento e avvilimento di ogni superiorità e di ogni grandezza e temere una rovina peggiore; ma oggi non più, poichè indubbî segni ci rendono fiduciosi nell'avvenire. Come un soffio mortifero, tutte le debilitanti e le ammollienti predicazioni a base democratica propalate da demagoghi, da moralisti umanitarî, da ipocriti e prudentissimi borghesi avevano un solo effetto chiaro e imme-

diato, quello di sminuire l'energia dell'uomo, di mitigare il rigore della vita, prostrando egualmente tutte le volontà dissanguate, curvando ideali, pensieri, sentimenti al più basso limite possibile per ottenere la coerenza nell'infimo, livellando in una stagnante gora anime e personalità.

Ed era con irosa pena che si doveva assistere a questo continuo infiacchimento e smidollamento dell'umanità, allontanata dalla sua natura pugnace e dai suoi tipici istinti, ingannata nei suoi desiderî e nelle sue aspirazioni, tolta dalla sua ritemprante disciplina imposta dalla tendenza al dominio per essere rammollita nella più svenevole compassionevolezza. Per tutti i fatti umani e per le umane virtù non doveva più esservi che una sola misura di valutazione, la pietà; tutto doveva venir giudicato a questa stregua e guai per gli eventi e per le funzioni che la pietà ufficiale non sanzionava o fingeva di non sanzionare!

Erano perciò aboliti tutti i belli spettacoli incitatori dell'energia, erano condannati tutti gli atti significanti una libera affermazione di volontà, una dimostrazione di ardita violenza e fautori a loro volta di coraggio e di audacia, venivano spregiati e degradati i simboli della forza, i commovimenti e gli entusiasmi eroici, i più nobili gesti; unicamente erano lodate, esaltate, incensate in ogni guisa la temperanza, la mitezza, la rinuncia, l'untuoso asservimento alle convenzioni.

Non mai attentato più nocivo, appunto perchè larvato da dolci atteggiamenti e da melliflue parole, subì la fibra umana, di cui pareva imminente e inevitabile l'infrollimento insanabile. Il cuore magnanimo del buon combattente stava per tramutarsi in quello placido del pavido coniglio, la volontà dura del dominatore stava addirittura per iscomparire nella cedevole pieghevolezza del mercante, gli occhi lucenti che avevano fissato sdegnosi il pericolo erano per cambiarsi in femminili lacrimatoi; dovunque si sospirava, ci si impietosiva, ci si illanguidiva, si piangeva come in un infinito ospedale, pieno di lamenti per le sciagure di tutti, per le ingiustizie da tutti sopportate.

Quali previsioni mai si potevano ricavare sull'avvenire delle stirpi umane? Io so che più volte, sebbene intimamente persuaso della effimera artificiosità di questo movimento umanitario in confronto alla immutabilità dei fondamentali istinti umani, mi sono lungamente trattenuto a meditare sugli effetti sociali che un tal tralignamento avrebbe prodotto. Ed io stesso era portato a raffigurarmi trasformazioni rilevantissime. Vedevo i rapporti sociali invertiti, al pari dei valori morali ed estetici, vedevo le folle signoreggianti imporre ovunque una uniforme legge di mediocrità, vedevo cessata ogni iniziativa per la conquista di un dominio o di una gioia esclusivi. Pensava, con una certa probabilità, che le guerre si sarebbero diradate e che in ogni modo si sarebbero combattute nel

meno militare ma nel più assurdo dei modi, che il soldato, dopo tutto l'odio seminato a lui d'intorno, sarebbe stato bandito dalla convivenza sociale e disistimato appunto per il suo officio e per il suo valore, che come per gli individui così per i popoli le conquiste e le lotte segnanti le supreme ascensioni civili non sarebbero state più possibili. Vedevo lente e fosche greggi umane unicamente intente nell'adorazione della immunità della propria e della altrui pelle.

Ma lo snervamento della materia umana era adunque effettivo? Il mondo stava proprio per cambiar di faccia, la vita di orientazione, l'umanità di anima e la storia di registro?

Ebbene, no, oggi non è più così. Certo molto danno è stato apportato, il tralignamento si è effettuato e perdura ancora, ma le condizioni non sono affatto disperate, ed una più attenta e acuta osservazione dei fatti e dei rapporti sociali, una più esatta valutazione delle nuove influenze esercitate dalla nostra medesima civiltà mercantile ci persuadono oggi che il pericolo temuto era più apparente che reale. Le trasformazioni notate si limitarono alla superficie, l'essenza dell'uomo permane immune ed ora anzi al contatto di un nuovo lievito di energie sta per rifiorire e riespandersi nel senso delle sue naturali finalità: dominio e godimento.

Anche le propagande democratiche e umanitarie hanno cambiato di tono e non vanno oltre la superficie, e poi contro a ogni specie di de-

primente propaganda verbale, si è instaurata ed agisce una generale efficacissima propaganda di fatto, incitatrice di energia, quella della macchina.

Se l'ingegnere meccanico, se l'economista mediante i loro calcoli diligenti hanno determinato alcuni degli effetti pratici della macchina, specialmente gli effetti dinamici ed economici, hanno potuto indicarne gli influssi e le ripercussioni nella ricchezza nazionale, nel campo dell'industria e della produzione, hanno potuto commisurarne i profitti finanziarî e i risparmî di lavoro umano, viceversa il sociologo, il moralista, l'artista non si sono curati affatto di questo importantissimo fattore della vita moderna, lo hanno guardato con una certa curiosità e poi si sono allontanati indifferenti. E non solo non le hanno scorte ed esaminate, ma non hanno neppur supposto che la macchina potesse spiegare influenze di ordine morale ed estetico ben più energiche e plasmatrici di anime che non tutte le tirate retoriche e tutti gli insegnamenti scolastici.

Per questo lato siamo su un terreno quasi immune di indagini, sia perchè mentre noi consacriamo tempo e studio ingentissimo a decifrare i più inutili documenti del passato non guardiamo mai attentamente ciò che avviene intorno a noi, sia perchè crediamo che soltanto gli avvenimenti passati siano degni di memoria e quelli contemporanei non abbiano un grande rilievo di storicità e non segnino novità impor-

tanti, sia infine perchè la macchina è per molti ancora, specialmente studiosi e scrittori, un arnese misterioso e solo da poco è entrata a far parte viva della nostra esistenza quotidiana.

Epperò niuno finora ha mai pensato che l'uomo dalla consuetudine della macchina potesse resultarne intimamente trasformato di spirito e anche di corpo; niuno ha pensato che la macchina fosse dotata di una sua essenza vitale, greggia, grossolana se si vuole, ma fervida ed espansiva come un'anima barbarica, di una sua particolare idealità, di una sua caratteristica bellezza donde l'arte, se non vorrà essere una sterile accademia fuori della vita, dovrà trarre i motivi essenziali delle sue opere future. Niuno si è preoccupato di raccogliere e di esaminare tutta la serie di atteggiamenti insoliti, di moti psichici, di sensazioni e di commozioni che il contatto con la macchina provoca non soltanto negli operai specialisti ma in tutta la popolazione.

Se tale studio fosse stato compiuto la psicologia che distinguerà il secolo ventesimo sarebbe già stata descritta e una gran parte della storia sociale delle generazioni che verranno sarebbe stata divinata. Poichè io ho la convinzione irremovibile che la macchina sarà il principale modellatore delle future coscienze, il più profondo ed efficace educatore della società umana, che essa sarà l'emblema, il perno della forma di civiltà che si sostituirà prossimamente alla nostra, tanto già adesso io scorgo evidentissime e profondissime le traccie che la macchina ha segnato

in ogni esplicazione della attività umana e su ogni lato dell'organismo umano e sociale.

E già si può dire che per opera della macchina, sia che essa trascorra rapida e strepitosa per le vie della metropoli, sia che effonda il suo formidabile vigore nell'officina, si rinnovano contro tutte le previsioni, le predicazioni e i postulati della democrazia, le condizioni necessarie alla ricostituzione di una grande civiltà imperialistica dominatrice, si ripresentano le circostanze donde possono scaturire le grandezze dell'individuo e della stirpe, si producono le possibilità delle geste più insigni, come la vigorìa e la saldezza dei corpi, la imperiosità e la tenacia delle volontà, l'ampliamento sconfinato dei desiderî, le bramosie della conquista e l'eroismo delle anime.

Dal grembo istesso della utilitaria civiltà mercantile spinta al suo massimo sviluppo, dalla sua struttura forzatamente enorme per corrispondere alle sue immense funzioni produttive e commerciali prorompono i mezzi, le forme e le necessità della nuova civiltà eroica e dominatrice. Saranno nuove le forme dell'impero, saranno nuove classi che si assumeranno il dominio, ma che importa?

Osserviamo la macchina in mezzo alla folla, notiamo soltanto alcune delle conseguenze che derivano dal semplice fatto della sua presenza. Esse sono significantissime.

Ecco nella metropoli — Parigi, Londra, Berlino, New York — tutto il popolo, dal bambino

errabondo all'umile vecchierella, in istretta dimestichezza con i capolavori più complicati della scienza e dell'industria, con gli arnesi più formidabili e veloci della vita moderna. Là dove prima passava soltanto qualche veicolo a trazione animale, preannunciato dallo schioccare della frusta e dagli avvertimenti dei cocchieri, passa, battendo la campana a stormo o squillando aspramente il corno, il tram elettrico rapido, monumentale, a due piani come un palazzo, passa il tram a vapore fischiando nella sua corsa, passano automobili celeri come baleni a suon di tromba, mentre in aria sui ferrei ponti sospesi vola rombando il treno e sottoterra, in una caverna lucente e interminabile, striscia velocissima tra un frastuono intenso la ferrovia elettrica. E tutto corre in una fretta che non ammette indugi, riposi, prudenze, tutto si agita con moti bruschi, di cui l'urto può produrre una terribile catastrofe, tutto vive di una vita terribilmente ardente per una virtù prodigiosa di cui noi stessi fummo i creatori. E l'uomo è costretto ad assumere come sua norma questa ampliata ed accelerata oscillazione vitale, ad accordarsi al ritmo straordinariamente rapido e forte di questi colossi di ferro e di fuoco, deve uniformare le sue facoltà e le sue abitudini a quelle di questo ferreo popolo gigantesco con cui convive e di cui si serve.

La donnicciuola che saliva in vettura col cuore angustiato si precipita nei pozzi del *Metropolitain* o del *Tub*, salta sul vagone, non bada al rumore

assordante, allo scompiglio della folla, e trova forse che quel meraviglioso strumento non è abbastanza rapido. Il fanciullo va e torna da scuola sulle ferrovie aeree, sul tram elettrico, conosce gli orari, calcola le velocità, ha la nozione dei diversi sistemi di locomozione a vapore, elettrica, a benzina, ad aria compressa.

La turba, da prima ignara, vede i giganti meccanici ed anche se non ne comprende la complicazione deve notarne la potenza, deve imparare a servirsene e a non venirne offesa, deve vincere in sè mille paure e repugnanze, deve abituarsi alle alte velocità, deve rendersi indifferente ai molteplici rischi che la macchina porta sempre con sè. In una parola deve accelerare a sua volta tutto il ritmo della sua vita, deve insveltire il suo spirito, renderlo capace di rapidi giudizî e di pronte decisioni, deve rinforzare la propria volontà, deve superare la propria commozione e indurire la propria sensibilità.

Sembreranno queste lievi modificazioni, trascurabili acquisti e sono invece importantissimi, talchè non tarderanno a vedersene gli effetti. Per ora, ad esserne persuasi, basti ricordare ciò che era cinquant'anni or sono la via di una grande città in confronto di quello che è oggidì, ciò che richiedeva di sforzo fisico, intellettuale e volontario il recarsi da un luogo all'altro in vettura o a piedi, in confronto allo sforzo compiuto oggi per valerci della locomozione meccanica. Non è esagerato il dire che in una gran

parte, nella massima parte della popolazione, deve essere avvenuta una radicale trasformazione interiore, perchè oggi possa sussistere incolume e giovarsi dei pericolosi e poderosi ordegni mossi dal vapore e dall'elettricità.

Ma vi è di più; dalla strada la macchina è penetrata in ogni soggiorno umano, è entrata nelle nostre abitudini, fa parte delle nostre necessità quotidiane, abita con noi nelle nostre case ridotta in proporzioni convenienti, come una lampada elettrica, un apparecchio telefonico, una piccola dinamo, un motorino a gaz, è sempre in cospetto dei nostri occhi o presente al nostro spirito soltanto se dalla finestra della nostra dimora scorgiamo l'intreccio di fili elettrici formanti come un tessuto metallico animato e sonoro al di sopra della città, o da lontano i nuvoli di fumo elevantisi dai camini altissimi — le nuove torri dell'industria — o infine la selva delle antenne dei piroscafi raccolti nel porto, ove la macchina assume invero le sue più gigantesche dimensioni, e il suo potere diventa enorme.

La macchina ci risveglia al mattino con le sue chiamate e i suoi allarmi, ci incita durante la giornata con i suoi strepiti ritmici, ci illumina la sera e getta nella notte bagliori come di incendio, fremiti come di vulcano in azione.

E tutto ciò costituisce un nuovo mondo formatosi da pochi anni, che ancora non ha avuto tempo di foggiarci a sua impronta, ma che ci tiene in uno stato di sbalordimento vibrante, costituisce una attività di cui mezzo secolo fa

non si aveva esempio, costituisce uno spettacolo che gli occhi umani non avevano mai contemplato, un complesso di impressioni da cui l'uomo non era mai stato colpito. Un solo equivalente di questa condizione morale e sociale creata adesso dalla macchina si può rinvenire in certi periodi di febbrile attività militare, per esempio in Roma durante le lunghe e grandi guerre repubblicane e quelle che segnarono la costituzione dell'impero, in Francia nel momento napoleonico.

Infatti e nell'una e nell'altra epoca l'impresa guerresca assorbiva tutte le altre, era la suprema funzione sociale, l'opera a cui tutti partecipavano direttamente o indirettamente e che si rifletteva su tutte le altre, l'opera che preoccupava tutti, di cui tutti si interessavano, che improntava tutto l'andamento della vita sociale, tutte le consuetudini individuali, che dava il tono dell'esistenza, che modificava coscienze e sentimenti, educazione e aspetti.

L'attività militare si riverberava su tutto, non si vedevano che soldati, armi, arnesi bellicosi; città, strade, case ne erano occupate, l'arma era davvero in ogni luogo come è oggi la macchina e ne teneva il posto e ne adempiva le funzioni; non si parlava che di cose militari siccome ora non si parla che di macchine; anche il profano e pacifico borghese, anche la vecchierella, il contadino, il ragazzo dovevano abituarsi al contatto con il fervore e gli strumenti militari, familiarizzarsi con essi, farne il tema dominante della

loro sensazione, vincere i timori, le ansie cagionati dalle armi e dalle azioni guerresche, respirare quell'atmosfera infocata siccome oggi precisamente fanno con la macchina.

Tale raffronto è per me straordinariamente significativo. Indica non solo come la macchina moderna, questa utile creazione dell'industria, questo strumento in apparenza pacifico abbia preso il posto ed assunto l'incarico dell'arme, non solo come tra la macchina produttiva e l'arme apparentemente distruttiva esista una affinità che va oltre la materia loro costitutiva, una affinità intrinseca ideale, di offici, di finalità, di prodotti, così che la macchina non è che l'erede dell'arme, ma anche come mediante la macchina possano effettivamente e quasi necessariamente rinnovarsi le condizioni e i fasti delle grandi civiltà dominatrici, instaurate soltanto dalla virtù dell'armi, e come la macchina costituisca ora il nuovo strumento e venga a stabilire il nuovo sistema per le conquiste così individuali che sociali, per l'acquisto della supremazia e del dominio, possibili in passato soltanto mediante l'arme e la politica.

Con l'arme in pugno, dagli albori delle origini fino a ieri, l'uomo ha schiuso nella selva arborea e nella selva sociale la sua via per la conquista della migliore sede, ed è con l'armi in pugno che i popoli hanno fatto il loro ingresso nella storia e nella civiltà e ne hanno asceso i culmini. Sull'arme quindi in tutti i secoli trascorsi è stato fondato il disegno di ogni

individuo e di ogni popolo per salire al primato, e da tutto il complesso degli atti che si compiono per le armi è stato improntato lo schema di organizzazione della società. Naturalmente variarono le armi e dai loro tipi diversi assunsero differenti aspetti i cicli di civiltà e i sistemi individuali e collettivi per conseguire la massima fortuna sociale e storica, dopo che però tali tipi poterono sviluppare tutta la loro potenzialità, ma sempre l'arme fu il perno essenziale della vita e del successo.

In origine arme e strumento formano un tutto inscindibile; il bastone e l'ascia silicea assicurano la preda e la vittoria, servono a costruire la capanna e a difenderla, la vita del resto si confonde con le guerra, e quando un' arma più perfezionata e distinta appare, quando la pietra levigata prende il posto di quella scheggiata, l'attività guerresca comincia a differenziarsi, e dopo secoli e secoli quando la nuova arma può dare tutto il suo effetto ecco che essa informa un modo di dominazione, un sistema di conquista e un ciclo di civiltà. Ecco le invasioni e le migrazioni di popoli di cui la scienza ci dà sicura notizia, ecco i costruttori dei *dolmen*, i guerrieri biondi che iniziano le prime forme di dominio mondiale.

L'arme metallica che già nella preistoria avea servito ai bruciatori di cadaveri per l'invasione e la conquista dell'Europa, ci dà la prima vera espansione imperialistica con Alessandro magno, ma non fonda una completa civiltà a tipo imperiale

che con Roma. La polvere da sparo richiede oltre cinque secoli di maturazione per diventare il cardine di una grande civiltà dominatrice, e ciò si effettua soltanto con Napoleone primo, ma con lui e nel suo periodo essa trae pure la sua massima ed ultima conseguenza. È da allora che fa la sua apparizione un nuovo elemento destinato a raccoglierne tutti gli incarchi, ad adempierne tutti i bisogni, la macchina, la quale, siccome l'ascia dei periodi originarî, riassume nuovamente in sè la duplice natura di arma e di strumento. Oggi infatti e le armi sono macchine, macchine complicate e di precisione, e la moderna nave da guerra ne è l'esempio irrefutabile, e le macchine sono armi, armi terribili e micidiali; oggi le armi sono gli araldi e i cooperatori dell'industria e del commercio, così che la marina da guerra non è che in più vaste proporzioni la scorta armata della carovana, il sostegno dell'industria nazionale, e le battaglie si combattono per l'acquisto dei mercati mondiali, e le macchine sono il più valido sussidio degli eserciti e delle armate, gli arbitri della vittoria, mezzi esse stesse di combattimenti immensi e formidabili e sopratutto gli scalini indispensabili privilegiati per salire l'erta della fortuna e del dominio. I grandi popoli che oggi stanno alla testa del mondo e della civiltà, Stati Uniti, Inghilterra, Germania, che imperano sopra un più vasto dominio, sono pure i possessori dei più gagliardi e grandiosi eserciti di macchine. E in mezzo a questi popoli coloro che esercitano la

maggiore autorità sono gli uomini nuovi, i costruttori e i condottieri delle macchine da Morgan a Krupp.

In una parola è oggi con la macchina che si perviene là dove finora non si poteva arrivare che con l'arme, ed è sulla macchina che stanno adesso per riordinarsi i sistemi individuali e collettivi di conquista e il piano distributivo della società umana.

Persino nel gioco la macchina sta sostituendo l'arme, i nostri fanciulli giocano con giocattoli meccanici siccome un tempo con fucili e spade in miniatura; e le folle, come, un dì, di giostre, di tornei, di spettacoli d'armi, oggi si dilettano specialmente di spettacoli di macchine, dalle esposizioni alle corse di automobili e agli esperimenti aeronautici.

Ma dirò di più. È per mezzo della macchina che si riaccende il più insigne dei sentimenti umani, l'eroismo, il quale sembrava un portato esclusivo dell'arme. È la macchina che oggi ricolloca abitualmente l'uomo moderno nella condizione di colui che adoperava l'arme, in un rischio mortale, che gli insegna a sfidar serenamente la morte e che gli ripresenta sotto gli occhi lo spettacolo eroico.

Gli umanitari hanno escluso dai teatri e dai circhi lo spettacolo cruento, hanno tentato di abolire ogni gioco che offrisse un pericolo di morte insieme a uno scoppio di violenze: ebbene gli spettacoli eroici incitatori di energia sono ogni giorno in cospetto di tutto il popolo, nella

strada, per il passaggio delle macchine, e non vi è stazione ferroviaria, non vi è officina, non vi è miniera, non vi è cantiere ove non incomba un rischio mortale superiore a quello delle arene gladiatorie. E del pari le nostre gare sportive sono state dalla macchina rese mille volte più pericolose e più tragiche che non i tornei dei cavalieri medievali e le corride.

Nella macchina adunque non solo si adunano la potenza e la fortuna della spada, ma si illustra della spada la pura virtù.

Io non ho accennato finora che alle influenze più generali della macchina, non ho descritto che alcuni degli effetti che essa provoca soltanto con la sua presenza, non ho parlato che delle folle, semplici spettatrici dell'ordegno meccanico, ma come facilmente si comprende, ben più importanti e definitive, ben più profonde e significanti debbono essere le traccie incise dalla macchina nell'anima dei lavoratori che la maneggiano, le trasformazioni operate in tutto l'essere dei domatori, dei conduttori, dei creatori della macchina. Un nuovo ordine psichico e sentimentale deve essersi determinato in costoro corrispondentemente al nuovo genere di ardua vita cui sono costretti, alla novità delle funzioni che sono chiamati a compiere.

Già in principio ho accennato allo stato di coscienza del macchinista simbolizzato nel *wattman* ed in particolare alla smisurata dilatazione del proprio *Io,* che lo spinge impetuosamente verso le prime file della società, che ne fa un

guerriero ardito e insaziabile da cui può assurgere domani l'eroico dominatore. Ora non mi rimane che di considerare taluno dei processi per cui si è venuta apprestando mediante la macchina questa ritemprata energia per il combattimento e per la conquista.

Basta raffrontare il quadro entro cui si svolgeva l'attività dell'artigiano nei secoli passati con quello dentro cui si muove l'attività del macchinista moderno per vederne subito la radicale diversità. Fra l'uno e l'altro vi è tal divario che non si tratta più di gradi e di quantità, ma di diversità di sostanza.

Ci si raffiguri l'umile fabbro nella sua angusta e fumida fucina con i suoi rozzi e meschini strumenti, il martello, la lima, il tornio, esigui, convenienti alla sua forza umana; si rievochino altre specie di lavoratori terrestri e marini, intenti in opre e maneggianti arnesi commisurati sulla taglia dell'uomo, e poi si getti lo sguardo dentro qualcuna delle enormi ardenti palestre del lavoro umano, in qualcuna di quelle risonanti città operaie dove l'opera ferve ininterrottamente giorno e notte, nelle acciaierie dove ribollono oceani di metallo fuso, dove si alzano e si abbattono magli più alti di ogni torre, nelle officine elettriche dove si muovono solennemente macchine grandi come cattedrali, nelle stazioni ferroviarie donde si lanciano mostri immani di acciaio a velocità inaudite, nei cantieri ove si apprestano e donde si offrono al mare navi vaste come isole, nelle navi istesse dove continuamente

si alimenta un incendio più divampante di quello di un vulcano: ebbene lo sgomento e l'ammirazione per questo sforzo e per questa creazione immani ci indicheranno a prima vista che un mutamento sostanziale è avvenuto, che una nuova êra si è attuata.

E sarà sufficiente questa prima osservazione a fornirci una misura approssimativa di tutto il nuovo mondo di sensazioni, di idee, di commozioni, di aspirazioni e di voleri che deve necessariamente, sebbene ancora oscuramente, essere germinato nel moderno uomo della macchina.

Per quanto vaga, per quanto indistinta, deve omai essergli apparsa la visione maestosa della sua incommensurabile potenza. Ecco il *wattman* che distribuisce, maneggia, usa l'energia più misteriosa e più possente della natura, che regola tutto il movimento di una città, le relazioni di centinaia di migliaia di individui, che smuove i suoi grevi carrozzoni attraverso le strade inseguendo le vetture, spazzando via la folla siccome una carica di cavalleria. Ecco il macchinista sul trono della sua locomotiva, un trono di fuoco; egli attraversa gli spazî con la velocità delle meteore, doma un mostro dai fianchi giganteschi, dal furore terribile, che schiaccia e stritola ogni ostacolo, che va nella notte come una fantasima spaventosa, come una colonna di fuoco biblico, riavvicinando e confondendo le genti e le ricchezze. Ecco il macchinista a bordo, nell'immensa navata dei suoi motori monumentali, davanti alle voraci bocche dei

forni, ed egli pure crea e regge forze sterminate e guida un mondo, una umanità in iscorcio alla sua mèta; ecco il fonditore che armato di lancia come un dio barbaro intride il fuoco nel caos di una nuova creazione e solleva colossi di acciaio grandi come montagne; ecco il minatore che trae quotidianamente dagli abissi della terra il nutrimento per le macchine ingorde; ecco lo scaricatore che ogni giorno nei porti scarica e carica tutto il prodotto di un continente. Ecco infine tutti i lavoratori delle campagne e delle città nella loro vicenda infinitamente ingrandita e complicata, sopra le loro macchine grandiose e poderose, meravigliosi opliti del lavoro, magnifica falange dell'industria, al contatto di forze enormi, in mezzo a un ordine di cose e di azioni veramente sovrumano, nell'imminenza sempre di un rischio estremo, adempiere un còmpito di una importanza insigne, di un valore sociale invalutabile, un còmpito che nessun altro può adempiere, che è una necessità assoluta della vita sociale e una condizione indispensabile della civiltà.

Chi pur automaticamente è impiegato in tale impresa non può a meno di essere dotato della struttura necessaria a sopportarla, di acquistare le virtù acconcie a effettuarla e di essere compreso dalla superba dignità della propria gesta.

Indubbiamente egli deve avere sentito in sè giganteggiare l'opera sua, deve aver sentito fremere in sè torbidamente la coscienza del proprio valore illimitato, della propria potenza superante quella di ogni altro uomo. Egli, sia pur grosso-

lanamente, deve intuire che a lui sono consentite possibilità che nessun altro ebbe mai, poichè quotidianamente nel lavoro consueto il suo gesto dispiega forze e suscita conseguenze più ampie di qualsiasi altro gesto umano; deve sentirsi investito di una superiorità assoluta sugli altri uomini, poichè già da ora egli è l'arbitro dei loro piaceri, dei loro interessi, dei loro averi e delle loro esistenze.

In secondo luogo egli deve avere acquistato una magnifica tempra morale e fisica, e cioè una fiducia massima in sè, un altissimo concetto, e un fierissimo orgoglio di se medesimo, poichè egli, meglio di ogni sovrano, comanda a giganti al cui confronto l'uomo appare un trastullo e dispone di energie domate tra cui l'uomo è come un fuscello in mezzo al nembo; e poi una rapida facoltà di decisione, un rigore inflessibile di volontà, un temerario ardimento e un eroico sprezzo della morte, poichè la sua missione abituale è una durissima disciplina che implica la più alta tensione di ogni sforzo e che non ammette debolezze e incertezze e poichè ad ogni istante egli si muove tra rischi estremi e la morte lo guata dai congegni ch'egli maneggia; e infine una indefinita ansia desiderosa, poichè mentre niuno dei suoi desiderî fu mai appagato, egli non ha fatto che soddisfare quelli di tutti, e tiene in pugno lo strumento valido a soddisfarli tutti.

Or bene non è questa la più bella, la più nobile, la più idonea materia donde si formano i

più eccellenti guerrieri, non è questo il territorio sacro e designato, siccome l'orto seminato da Cadmo, donde germogliano gli eroi? Guerrieri ed eroi, gli elementi costitutivi delle grandi civiltà imperialistiche.

Altro che i dottrinarî umanitarismi della democrazia! Ecco qui le sue reclute preferite, tramutarsi in fattori irresistibili di un dominio così ferreo e vasto quale mai alcun altro, avviarsi alla conquista e all'impero con tanta saldezza, con tanto impeto quali non ebbero le falangi di Alessandro, le legioni di Cesare, i reggimenti di Napoleone!

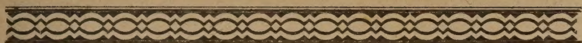
E per questo io qui ti esalto e ti consacro milite della imperiale civiltà futura, o *wattman*, poichè da te mi è venuta la rivelazione di una verità fulgida come il lampo che tu scocchi dai tuoi ordegni. Come la macchina è l'ereditiera dell'arme, e dell'arme ha assunto la virtù, lo spirito e l'officio, così l'officina lo è del campo e della fortezza, così il *wattman* del guerriero.

L'officina nella sua mole immensa, tra le sue mura grigie ed enormi che ricordano le trincee, crea ed aduna gli strumenti della forza, produce e custodisce la ricchezza, organizza le scorrerie, le invasioni, le imprese di conquista, come un dì la cittadella, l'arsenale e il munito castello feudale. Essa ne adempie tutte le funzioni, ne occupa persino le medesime sedi strategiche, talchè presso alla corona fortificata che protegge il curvo confino dell'Alpe e ne vigila i passi per la sicurezza di tutti, già scorgiamo la nuova

linea delle fortificazioni industriali, tutta la magnifica serie degli impianti idro-elettrici in attività per il benessere di tutti.

Il *wattman* ha troncato ogni vincolo di parentela con l'antico operaio ed artigiano, egli ha già in sè trasfusa l'anima del soldato, egli è già il pretoriano che decreta la sovranità e ne è il fondamento, che nomina l'imperatore e ne è il sostegno, egli non è più il pezzente su cui l'arte e la ricchezza si impietosivano, egli è tra i borghesi inermi e inetti, colui che è armato e che sa maneggiar l'arme, è già l'eroe definitivo che Costantino Meunier ha reso ammirabile, come il classico atleta, nel bronzo, e che la ricchezza teme ed invoca.

Dalla selce appuntita al forbito *controller* l'uomo prosegue nel suo identico sogno di dominio.



INDICE

PARTE I

Il ritmo della vita.

La progressione e l'equivalenza delle velocità.

PARTE II

Lo strumento della velocità.

PARTE III

La velocità del domani.

in terra e oltre la terra.

PARTE IV

Il visitatore del mondo.

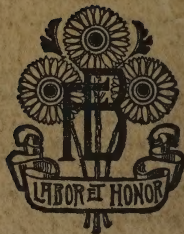
PARTE V

Le idealità e la macchina.

PARTE VI

L'uomo della velocità.




LABOR ET HONOR